

✓ 307. 411
15/06/63

TELEPÜLÉSTUDOMÁNYI KÖZLEMÉNYEK

L

15.

BUDAPEST, 1963 MÁJUS

2

TELEPÜLÉSTUDOMÁNYI KÖZLEMÉNYEK

15.

BUDAPEST, 1963. MÁJUS

SZERKESZTI
AZ ÉPÍTŐIPARI ÉS KÖZLEKEDESI MŰSZAKI EGYETEM
VÁROSÉPÍTÉSI TANSZÉKE

A SZERKESZTÉSÉRT FELELŐS:

Dr. PERÉNYI IMRE

TÁRSSZERKESZTŐ:

Dr. KERESZTÉLY GYÖRGY

A cikkekben szereplő ábrákat BOGNAR LÁSZLO és
SZILAS GYULA rajzolta

A RACIONÁLIS TELEPÜLÉSNAAGYSÁGOK KIALAKULÁSÁNAK LEHETŐSÉGEI MAGYARORSZÁGON*

DR. PERÉNYI IMRE

egyetemi tanár,
a műszaki tudományok doktora

DR. FARAGÓ KÁLMÁN

egyetemi docens,
a műszaki tudományok kandidátusa

A szerzők 1960-ban, a Településtudományi Közlemények 12. számában publikált „A racionális városnagyságok meghatározásának elvei” című munkájukat két következtetéssel kezdték. Az egyik szerint: „Helyesebb, ha nem optimális városnagyságról (tudniillik ez volt a kiindulási feladat: az optimális városnagyság megállapítása), hanem racionális városnagyságról, illetve városnagyságokról beszélünk, mert adott körülmények között különböző városnagyságok lehetnek racionálisak.” Ez azt is jelenti egyben, hogy a racionális városnagyságon nem csak egy számszerűleg meghatározható városnagyságot, hanem több városnagyságot, egész racionális települési sort kell érteni.

Az idézett munka bevezetőjének másik következtetése, mely már az elsőből fakad: „Mután a kiinduló adatok élesen eltérnek, a kérdést legfeljebb módszertanilag lehet általánosságban kezelni, részleteiben az egyes országok között... különbséget kell tenni a racionális városnagyságokat illetően.” Más szóval a racionális települési sor nagyságrendje a helyi adottságokból kiindulva országonként más és más lehet. Ezért természetes, hogy a témára vonatkozó következtetések csak a hazai települési táj szerkezetének ismeretében konkretizálódhatnak.

Azóta a prágai KGST-konferencián lefolyt eszmecsere igazolta, hogy az általunk javasolt módszer helyes, nemzetközileg is megállta a próbát. Mégis szükségesnek látszik akkori

gondolatainkat némileg továbbfejleszteni. Ennek többféle oka is van:

1. Meg kell vizsgálni, hogy egyes korábbi megállapításaink az azóta eltelt idő alatt végzett kutatások eredményeinek figyelembevételével mennyire állják meg helyüket, van-e szükség esetleg korrekciókra, kiegészítésekre.

2. Abból a törekvésből kiindulva, hogy az országban egységes településhálózat alakuljon ki, amelyben az egyes települések nagyságuktól, jellegüktől, hálózati helyzetüktől függően kapcsolatba lépnek egymással, nem lehet vizsgálatainkat a „város”-ra leszűkítenünk. A racionális települési sor sokkal szélesebb skálán mozoghat a racionálisan szervezett településhálózaton belül, mint a „városok” köre.

3. Az eddiginél nagyobb figyelmet kell fordítani az elméleti következtetések mellett településeink, településhálózatunk adottságaira, a települések racionálissá válásának lehetőségeire és az ehhez vezető út hatásaira.

Az alábbiakban előbb röviden összefoglaljuk a racionális települési sor meghatározására vonatkozó újabb kutatásaink legfontosabb eredményeit, azután pedig kissé részletesebben megpróbáljuk körvonalazni, milyen lehetőségek állnak fenn Magyarországon a racionális települések, a racionális településhálózat kialakulására, milyen tervezési elvek érvényesítése és milyen intézkedések lesznek ehhez szükségesek.

A korszerű település — bizonyos nagyságrenden túl — egységekből tevődik össze. A racionális település első kritériuma tehát, hogy racionális nagyságú egységekből felépített szervezetet alkosson. Mivel a belső települési

* Az Építésügyi Minisztérium megbízásából készült tanulmány kivonata.

egységek — lakóterületi egységek — funkcióinak, tervezési elveinek tisztázásában a legutóbbi időben elég erős fejlődés volt, meg kellett vizsgálnunk, milyen hatással lehet az újabb szempontok érvényesülése az egységek nagyságrendjének vonatkozásában.

I.

Témánk szempontjából a lakóterületi egységek két fokozatának, a lakókörzet és a lakónegyed nagyságrendi kérdéseinek van jelentősége. Előző tanulmányunk ezek nagyságát elsősorban a közintézmény-ellátás hatékony megszervezésének feltételei alapján vezeti le. Ezt a módszert változatlanul helyesnek tartjuk. Azok a számszerű eredmények, amelyek 1960. évi tanulmányunk „Közintézményellátás racionális megszervezése” című fejezetében foglaltatnak, jórészt az igények és az ellátottság foka távlati alakulásának mérlegelésén alapulnak.

Mivel a közintézmény-szükséglet meghatározására és méretezésére vonatkozó újabb kutatások ezt a témát mélyebben feltárják, az említett fejezetben foglaltakat helyenként korrigálni, kiegészíteni lehetne. Nem célunk azonban a lakóterületi egységek tervezési irányelveinek, közintézmény-normáinak pontos megállapítása; témánk szempontjából csak a legfontosabb nagyságrendi összefüggések feltárásának van jelentősége. Ezért nem szükséges közintézményfajtánként revízió elvégzése; elegendő az előző tanulmány anyagát néhány további probléma felvetésével és az azokra vonatkozó állásfoglalással kiegészíteni, megvizsgálva, hogy az összefoglaló eredmények ennek alapján módosulhatnak-e. Ilyen kiindulás mellett a következőket látjuk szükségesnek rögzíteni:

A lakókörzetek eddig kialakult funkciói minden bizonnyal távlatban is megmaradnak, számolni lehet azonban a társadalmi fejlődés, az életmód változása folytán további funkciók megjelenésével is, vagyis a lakókörzeten belüli szolgáltatások köre megnövekedhet, ami további közintézmények létesítésének szükségességét vetheti fel. Nyilvánvaló azonban, hogy ezen újabb közintézmények is tipizálhatók lesznek, hiszen a településeken belül nagy számban létesülnek. A célszerűség meg kívánja azt is, hogy ugyanúgy egységek megsokszorozásából épüljenek fel, vagy pedig bizonyos jellegzetes kapacitású típusok alakuljanak ki, ahogyan ez jelenleg is szokásos a lakókörzeti szintű, alapfokú közintézményeknél. A későbbi tervezés feladata, hogy a típus-egységek, illetőleg a különböző fokozatok kapacitását a használat mértékének figyelembe

vételével összehangolják a lakókörzetek már használatos közintézményeivel. Ennek lehetőségei minden bizonnyal fennállnak.

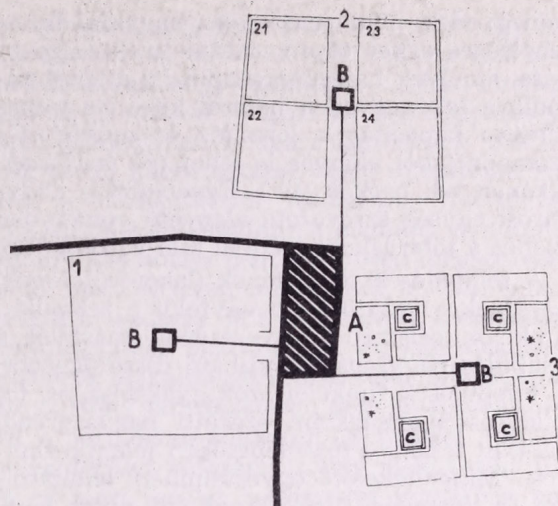
Ami az egyes közintézményekhez kapcsolódó ellátottság mértékét illeti, ez általában a gazdasági-társadalmi viszonyok fejlődésével jelentős mértékben változhat. A lakókörzet közintézményei egy részénél ilyen változás nem látszik valószínűnek. Jellegzetes példa erre az általános iskola, amelyben ma is száz százalékos ellátottságot irányozunk elő. Hasonlóan ki fogja elégíteni a távlati igényeket is az az ellátottság, amelynek alapján jelenleg a körzeti orvosi rendelőket, alsófokú üzleteket, szolgáltatási létesítményeket, gyógyszerárakat stb. méretezzük. Más közintézményeknél viszont az életmód változásával megváltozhat a használat módja és a méretezés elve. Így például változás várható az étkezőhelyek által nyújtott szolgáltatások jellegében, növekedhet a közösségi létesítmények (kulturtermek, olvasók, gyakorlótermek stb.) köre, szükséges kapacitása elsősorban a lakás egyes mai funkcióinak várhatóan közösségi létesítményekben való utalása által. Ha ez bekövetkezik, akkor elsősorban az érintett közintézmények rendeltetésének módosulását és ezzel együtt újfajta, a változott követelményeket figyelembe vevő tervek kidolgozását fogja eredményezni. A közintézmények jelentős részénél az ellátottság mértékének növekedése nem egyszerű mennyiségi növekedést fog jelenteni, hanem egyúttal a rendeltetés módosulását, esetleg lényeges változását is, ami újfajta típustervek kidolgozását és ezzel együtt a méretezés más alapokra való helyezését fogja eredményezni. A méretezés összehangolására a lakókörzet „hagyományos” közintézményeivel éppen olyan lehetőség van, mint az újfajta közintézmények esetében.

Nem illeszthető be az ilyen megfontolásokba az óvodákhoz és bölcsődékhez kapcsolódó ellátottsági arány perspektívában várható lényeges növekedése. A tervekben jelenleg szokásos 40—50%-os ellátottsággal szemben számolni lehet távlati 80—90%-os igényekkel is. Ez azonban elsősorban nem a lakókörzetek racionális nagyságára, hanem tervezésére határozható ki, mégpedig oly módon, hogy a később építendő óvoda- és bölcsődeépületek helyét (vagy a meglevők bővítésének lehetőségét) előre biztosítani kell. Erre a célra tartalékterületeknek kell rendelkezésre állniuk. Az óvodák- és bölcsődékből a jelenlegi közintézmény-normák szerint is több egység létesítendő a lakókörzetekben, így azok lakosságát csak közvetve befolyásolják; azonos lakosságszám mellett több egység építése lesz kívánatos. (Pl.

egy 5000 lakosú lakóközterben a jelenlegi tervezési irányelvek szerint 4—4 óvoda- és bölcsődeegység építése kívánatos. Egy-egy újabb egység építése a jelenlegi ellátottságot ezek szerint 25%-kal emeli. Fennáll tehát az ellátottság fokozatos növekedésének lehetősége is.)

Elképzelhető olyan változás is, amelynek eredményeképpen a lakóközterek által nyújtott szolgáltatások köre nem növekszik, hanem ellenkezőleg, csökken. Így például a Szovjetunióban bentlakásos iskolákat létesítenek (rendszerint a városkörnyéken) erre alkalmas, egészséges, zavarmentes környezetben. Ilyen megoldás mellett az általános iskola kíválik a lakóköztereti szintű közintézmények közül. Ez azonban természetesen nem módosíthatja a lakóközterek méretezésének elveit, hanem csak azok tervezésének módszereire hat ki.

A lakóterületi egységek következő fokozatában, a lakónegyedben, a közintézmények köre, a jelenleg érvényes normatívák szerinti ellátottság valószínűleg nagyobb mértékben fog változni, mint a lakóközterben. Az itt szükséges közintézmények jellege ugyanis kevésbé körülhatárolható, az ellátottság meghatározása tapasztalati adatokon, az igények kielégítési lehetőségének mérlegelésén alapul. A lakónegyed funkciói távlatban jelentős mértékben módosulhatnak. Így például az egészségügyi viszonyok fejlődése folytán egyre nagyobb szerepe lesz a megelőzésnek, mint a gyógyításnak, így lehetséges, hogy a szakrendelői, kórházi ellátottság mértéke perspektívában csökkenni fog. Ezzel szemben a munkaidő csökkenése folytán megnövekedő szabad idő eltöltésének kereteit szolgáló közintézmények nagy többsége minden valószínűség szerint lakónegyedi szintű lesz. Ennek folytán megnövekedhet a kultúrotthonok, a felnőttek oktatását szolgáló intézmények, a tornacsarnokok stb. jelentősége, szükségessé válhat több, ma még ismeretlen rendeltetéshez kapcsolódó intézmény létesítése. Mindezek — és még több fel nem sorolt vagy előre nem látható tényező — jelentős változást okozhatnak a lakónegyedek tartozékaiban, területfelhasználásában, szerkezetében, de a racionális nagyságrend megközelítése szempontjából hatásuk elhanyagolható. A lakónegyedek racionális lakosságszáma ugyanis igen tág határok között mozog; e keretek közé minden újfajta közintézmény vagy a jelenleg szokásoshoz viszonyított ellátottság-változás beilleszthető. Nem valószínű olyan fejlődés, amely a mai ismereteinkkel meghatározható alsó és felső lakosságszám-határértékeket lé-



A lakóterület egységekre való osztásának rendszere nagyobb városokban.

1, 2, 3 lakónegyed. 21, 22, 23 lakóközter; A városközpont. B lakónegyedközpont, C lakóközterközpont.

nyegesen módosíthatná; legfeljebb arról lehet szó, hogy a jelenleg még gazdaságtalanabbnak tartott kisebb lakónegyedek megítélése megváltozik, vagy pedig ellenkezőleg: további megerősítést nyer a nagyobb lakosságszámú lakónegyedek előnyösebb volta.

Fenti megfontolások alapján változatlanul érvényesnek tekinthetjük korábbi tanulmányunk „A racionális városi egység” című fejezetének megállapításait, vagyis a lakóközterek racionális lakosságszámát 5000 vagy 10 000 főben, földszintes családházastelkes beépítés mellett 2500 főben, a lakónegyedekét pedig 20—60 000 főben helyes rögzíteni azaz, hogy a nagyobb lakosságszámú egységek a kisebbekkel szemben bizonyos gazdasági előnyökkel rendelkeznek.

Nagyvárosokban a lakóközterek és lakónegyedek mellett megjelenik a települési egységek következő fokozata, az ún. nagyvárosi egység is. Ezt már teljesen önálló nagyvárosi szervezetnek kell tekinteni. A nagyvárosi egység 2—4 lakónegyedből áll, tehát benne a magasabb szintű ellátás 2—4 alközpont útján szerveződik. Emellett azonban igazgatási egységet is alkot, az igazgatási-politikai intézmények az egység központjában helyezkednek el. Míg a lakónegyed lehet egyben igazgatási egység is, addig a nagyvárosi egység feltétlenül az. A központot az igazgatási-politikai intézményeken túlmenően egyes különleges, más, ennél kisebb városokban összárosi, sőt regionális jelentőségű közintézmények is alkotják (pl. színház, szakiskolák stb.). A nagyvárosi egységen belül — főleg ha a la-

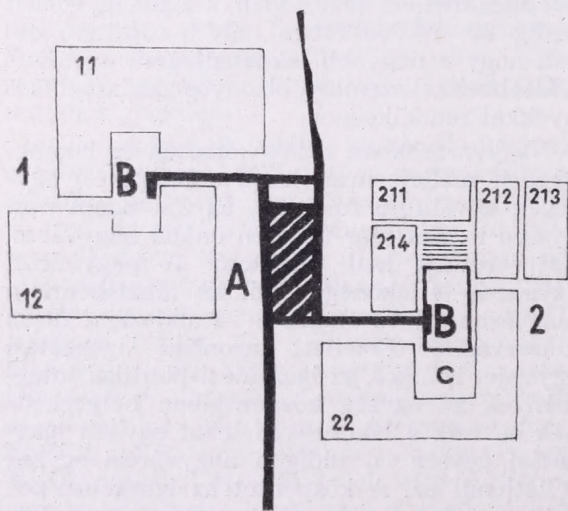
könegyedek nem maximális nagyságúak — lehetséges egyes olyan intézmények összevonása, amelyek hatósugara nem feltétlenül záródik a lakónegyedek határai közé, és a maximális kapacitás a létesítés és működtetés szempontjából előnyös is lehet (pl. kórházak, lakónegyedi parkok stb.) Egyébként a nagyvárosi egység szervezete alapvető vonásaiban azonos a több lakónegyedből álló városokéval.

A települések területének (lakóterületének) egységekre való osztása egyfelől a települési funkciók célszerű szervezésével, másfelől a település nagyságával hozható összefüggésbe. A települések funkciói azok gyakoriságát, terület és lakosság szám szerinti nagyságrendi hatásait tekintve több lépcsőben jelentkezhetnek. Mindenekelőtt egyértelműen lehatárolható a települési funkcióknak egy olyan köre, amely a lakosság életkörülményeinek legelemibb megnyilvánulásaihoz kapcsolódik, és így hiánya a korszerű lakókörülményekről alkotott elképzelések megvalósítását akadályozná meg. Ilyenek: a lakásellátás, az alapfokú közintézmény-ellátás, a közművesítés stb. E funkciók ezek szerint többnyire közvetlenül a lakáshoz kapcsolódnak, az igények kielégítésének célszerű szervezeti formája pedig a lakókörzet lehet. Az a település, amelynek nagyságrendje egy lakókörzetével egyezik meg, ezen túlmenően további funkciók kielégítésére kell hogy berendezkedjék. Ilyen általában (néhány speciális rendeltetésű települést kivéve) a termelés zavartalan folytatásának biztosítása, ami a település jellegétől füg-

gően különböző üzemi és raktári létesítmények elhelyezését teszi szükségessé, továbbá bizonyos igazgatási-szervezési jellegű szerep betöltése, amely újabb közintézmények létesítését kívánja meg, az élelmiszer-ellátás egy részének a település környezetében való megtermelése, amely az ellátó terület kialakításának szükségességét veti fel; a külső és belső közlekedési követelmények kielégítése, ami a különböző közlekedési létesítmények elhelyezését indokolja stb.

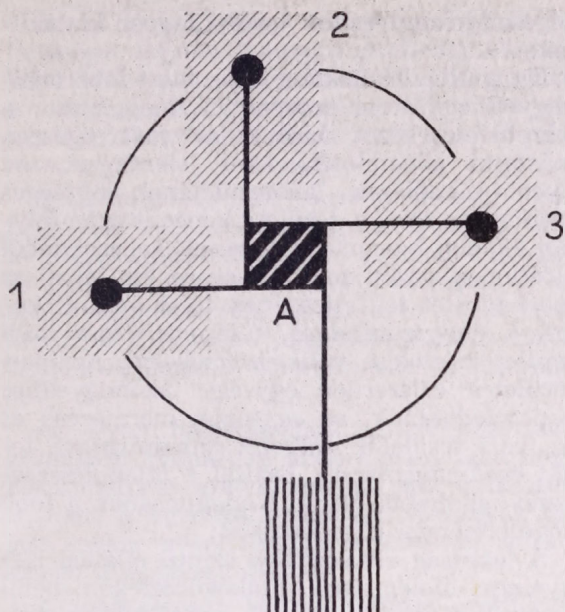
Azok a települési funkciók, amelyek a lakosság magasabb szintű ellátási igényeinek kielégítéséhez kapcsolódnak, további intézmények és létesítmények létrehozását kívánják meg. Ezek az intézmények és létesítmények megjelenhetnek mint a magasabb szintű lakóterületi egységek — lakónegyedek — alkotó elemei, de lehetnek összvárosi jelentőségűek is, mégpedig az olyan településekben, amelyek lakosság száma megegyezik a lakónegyedekével. A lakónegyedekre osztott településekben a magasabb szintű igények kielégítése a településben szétszórva, lehatárolható egységekre bontva történik meg, ha viszont lakónegyedekre való osztás nem szükséges, az igények kielégítése központosan, az ilyen funkciójú intézmények és létesítmények zömének egy példányban való létrehozásával és központos elhelyezésével oldható meg.

Az előzők alapján a településeknek kétféle típusa rajzolódik ki: az egyikben mindazok a szolgáltatások, amelyek a korszerű településről vallott felfogásunk szerint a lakosságot megilletik, *zárt, önálló települési kereten belül* nyújthatók, a másikkban ezek a zárt települési keretek feloldódnak, és az igények kielégítése települések együttműködésével, egy *településcsoporton belül* oldódik meg. Nyilvánvalóan a zárt, önálló települési kereten belül való szervezés sokféle előnyt rejt magában mind a lakosság kényelmét, mind pedig a megoldás gazdaságosságát, egyszerűségét tekintve. Mégsem tekinthetjük kizárólag az ilyen településeket racionálisnak, már csak azért sem, mert egyrészt az ilyen szervezés olyan nagy létszámú lakosságtömörülést tételez fel, amekkorával jelenleg csak a magyar települések töredéke rendelkezik, és távlatban sem lehet számítani az arányok gyökeres változására, másrészt pedig a természeti-földrajzi adottságok hatására vagy termelési okokból egyes esetekben célszerű lehet a lakosság decentralizált telepítése. Márpedig a racionális település fogalmához az is hozzátartozik, hogy az adott körülmények között ténylegesen megvalósítható is legyen. Ezért racionálisnak kell elfogadnunk nagy távlatban is azokat a településeket, amelyek cso-



A lakóterület egységekre való osztásának rendszere kisebb városokban.

1, 2. lakókörzet. 11, 12, 22 lakókomplexum. 211, 212, 213, 214 a lakókomplexum esetleges területrészei — lakótömbök: A városközpont, B lakókörzetközpont, C lakókomplexumközpont.



Lakókörzetekből felépített kisebb város szerkezetének sémája.

1, 2, 3 lakókörzetek; A városközpont. A vastagabban vonalkázott felület az ipari területet jelöli.

portosulása által válik lehetővé az igények említett módon való kielégítése.

A települések kétféle típusában az igények kielégítése nyilvánvalóan különböző módon történik. Az első típushoz tartozó településekben a településfejlesztés módszerei elsősorban a nagyságrendtől függően változnak, a második esetben viszont a nagyságrendi kérdések — bizonyos minimumon túl — háttérbe szorulnak a táji összefüggések és a szervezési hatások módszerei mögött.

Az alábbiakban azokat a racionális településtípusokat fogjuk jellemezni, amelyek főbb funkciói zárt, önálló települési kereteken belül valósulnak meg.

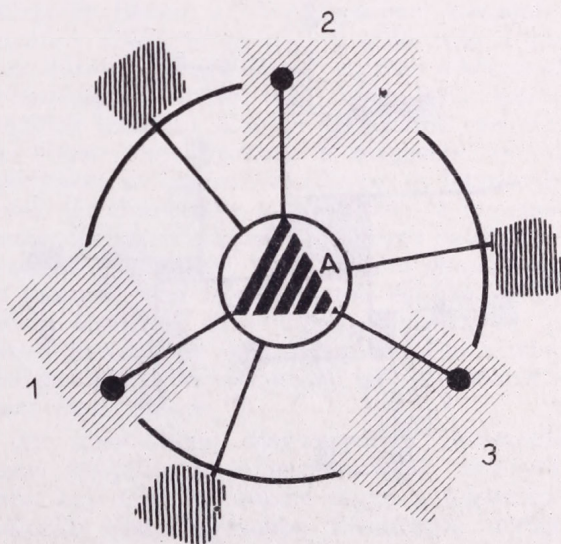
1. Ezekre a településekre elsősorban az jellemző, hogy a lakosság közintézmény-ellátása szempontjából a lakónegyedekkel azonos nívót biztosítanak. Az ilyen települések lakóterülete egységekből tevődik össze. A lakókörzeteken túlmenően megjelenhetnek a lakónegyedek is, sőt igen nagy városokban még további egységek — az ún. nagyvárosi egységek — szervezése is kívánatos. A lakosság szám vagy megegyezik egy lakónegyed lakosságának számával, vagy pedig annak többszöröse. E kétféle esetet annak különböző település-szerkezeti és egyéb hatásai miatt külön kell választani.

Azok a települések, amelyek lakóterülete még csak lakókörzetekre oszlik, célszerűen

annyi lakost fogadnak magukba, mint egy lakónegyed, vagyis 20—60 000 főt. Az alsó határhoz közeli nagyságrendű — tehát a mintegy 20 000 lakosú — ipari jellegű településekben, amennyiben az ipari üzemeknek nincsenek olyan káros hatásai, hogy telepítésük során a lakóterülettől maximális védősávval kelljen őket elválasztani, a lakóhely és a munkahely kapcsolata igen előnyösen megszervezhető, mert az ilyen települések területi kiterjedése a lakóhely és a munkahely közlekedési kapcsolatának biztosítására tömegközlekedési eszközök alkalmazását nem teszi szükségessé. Ez az előny természetesen nem áll fenn akkor, ha a természeti-földrajzi adottságok folytán a lakóterület hosszan elnyúló alakot vesz fel, és az ipari terület a település hosszában helyezkedik el.

Hátrányosnak tekinthető viszont az, hogy a magasabb szintű közintézmények rendszerint legkisebb befogadóképességű típusaikkal hozhatók létre. (Ezt a hátrányt rendszerint kiküszöböli több közintézmény vonatkozásában a település központi szerepköréből származó kapacitásnövekedés; erről még később lesz.)

Ha a település lakosságszáma 20 000 fő fölé növekszik, a növekedéssel egyidejűleg mint előnytelen tényező jelentkezik a tömegközlekedési eszközök szükségessége. Minél kisebb a növekedés, annál gazdaságatlanabbul elégíthető ki ez az igény.



Lakónegyedekből felépített nagyobb város szerkezetének sémája.

1, 2, 3 lakónegyedek; A városközpont. A vastagabban vonalkázott felület az ipari területet jelöli.

Kedvező helyzet áll elő akkor, amikor a település lakosságszáma már eléri a mintegy 60 000 fős nagyságot. Az ilyen nagyságrendű településekben az ipari üzemek még változatlanul egy helyre koncentrálhatók; így megmaradnak az egységes ipari terület forgalmi, közművesítési előnyei. A lakó- és munkahely közötti közlekedés tömegközlekedési eszközök — közelebbről autóbuszok — alkalmazását teszi ugyan szükségessé, de ezek kihasználtsága már megfelelő fokú lesz. Gazdaságosan létesíthetők és működtethetők a differenciált igényeket kielégítő intézmények és létesítmények, mégpedig általában befogadóképesség szempontjából legracionálisabb típusaikkal. A lakóterület kiterjedése nem lépi lényegesen túl a magasabb szintű közintézmények hatósugara által meghatározott területet, így központos elhelyezésük kényelmes megközelítésüket lehetővé teszi. Mivel elérkeztünk ahhoz a felső határhoz, amikor még a lakóterület csak lakókörzetekre oszlik, bekövetkezik a koncentráció legmagasabb foka, azaz a szerkezeti tagoltság még nem kívánja meg a nagyobb lakóegységeket egymástól elválasztó zöldterületeknek a létrehozását. A lakóterületeken belül kisebb valószínűsége van a területet megbontó kedvezőtlen természeti adottságok jelenlétének, mint nagyobb településekben. Ugyancsak nagyobb a valószínűsége annak is, hogy a település, mint egy-

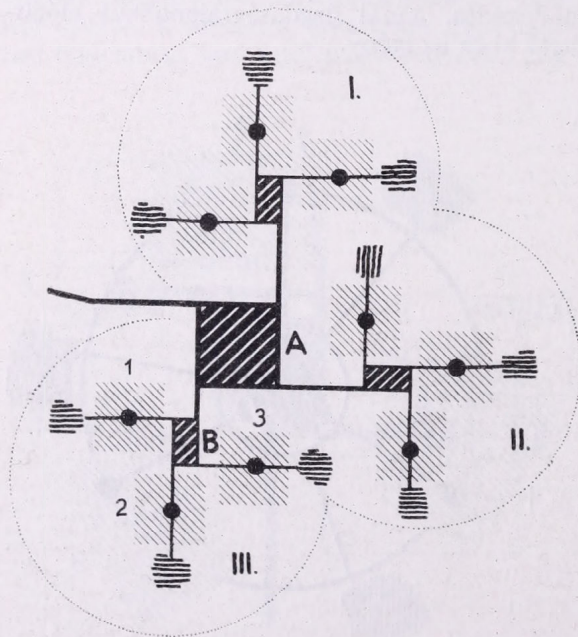
ségesen közművesített terület legyen kialakítható.

Ha a település lakóterülete, mint több lakónegyed együttese szerveződik meg, akkor a településszerkezet kialakítása már egészen másfajta követelményekkel jelentkezik. Az ilyen települések lakóterületének egységes szerkezete nem a területi koncentráció folytán áll elő, hanem egységeinek kapcsolatából előálló szervezési megoldások révén. Mivel az ipari terület telítettségének felső határát ennél a nagyságrendnél túllépjük, több ipari terület kijelölése válik szükségessé. Az ipari területek célszerűen egy-egy lakónegyedhez kapcsolódhatnak, az egységek méretezése és az ipari területek dolgozói létszámigénye tehát összehangolandó. Ezáltal a településszerkezet tagoltabbá válik. Kialakításának a főbb követelményei a következők:

A lakosság alacsonyabb szintű ellátási igényeinek kielégítése a lakókörzeteken belül történik meg. A magasabb szintű ellátási igények kielégítése a lakónegyedekben decentralizálódik, amelyeken belül az ezt szolgáló intézmények és létesítmények csoportosulása létrehozza a település alközpontjait, mint a magasabb szintű ellátás színhelyeit. Emellett külön alakítandó ki a település központja; itt koncentrálnak az összvárosi szintű és a központi szerepkör betöltéséhez szükséges közintézmények.

A településszerkezet egysége megkívánja, hogy a főközpont és az alközpontok, az alközpontok és az ipari területek, valamint az alközpontok egymás közti, továbbá az ipari területek egymás közti kapcsolatai kellőképpen biztosítva legyenek. Ezáltal a főútvonal-hálózat differenciálttá válik, és a tömegközlekedés megszervezése különös gondot igénylő feladatot jelent. A települések alakjától függően az autóbuzs közlekedés mellett fellép a nagyobb teljesítőképességű közlekedési eszközök (a trolibusz- és villamosközlekedés) létesítésének szükséglete is. A nagyobb közlekedési áramlatok, a nagyobb tömegforgalmú közintézmények jelenléte megnöveli a közlekedési területek viszonylagos kiterjedését.

A települési terület fajlagos kiterjedése rendszerint nagyobb, mint a 20 000 vagy 60 000 lakosú településekben. Ennek oka az, hogy többletként jelentkezik a településszerkezet tagoltságából kifolyólag az egyes egységeket egymástól elválasztó zöldterületek hálózata, amelynek létesítését a szerkezet tagoltsági igényén túlmenően rendszerint előidézheti a nagy kiterjedésű települési területen belül előforduló kedvezőtlen adottságú, beépítésre alkalmatlan területrészek jelenléte is.



Nagyvárosi egységekből felépített város szerkezetének sémája.

I., II., III. nagyvárosi egységek. 1, 2, 3 lakónegyedek; A városközpont, B nagyvárosi egységek központja. A vastagabban vonalkázott felület az ipari területet jelöli.

Egyes létesítmények koncentrációjának lehetőségei folytán bizonyos gazdasági előnyök jelentkezhetnek. Így például lehetőség nyílik a közüzemek, raktározási létesítmények, egyes közlekedési létesítmények koncentrálására.

Bonyolult feladatot jelent a település környékének kialakítása. Nagy kiterjedésű ellátó övezet létesítésével kell ugyanis számolni, és jelentős mértékben megnövekednek a kisebb településekhez viszonyítva a környék funkciói. Különösen jelentőssé válik a városi terület védelme, a környéki üdülés szervezése.

Az ilyen nagyságrendű települések szerkezetének kialakítása ezek szerint igen nagy körülménytést igénylő feladat, már csak azért is, mert a természeti-földrajzi viszonyok hatása sokkal erőteljesebben érvényesül, mint a kisebb településekben.

A többszázezer lakosú városok szerkezete nagyvárosi egységek egymás mellé sorolásával alakítható ki. Itt a város lakossága részére nyújtott magasabb szintű szolgáltatások intézményei és létesítményei már a települési központok háromféle fokozatát kívánják meg: összwárosi, nagyvárosi egységi és lakónegyedi központok. A szervezésnek ez a módja a mi viszonyaink között elsősorban Budapesten indokolt, de a fejlődés folyamán esetleg más nagyobb városunkban is szükségessé válhat.

2. Azok a települések, amelyek nagyságrendjüknel fogva nem képesek lakosaik valamennyi igényét helyben, zárt önálló települési keretek között kielégíteni, szoros összefüggésbe kerülnek a környezetükben levő településekkel. Vizsgálatuk ezért nem szakítható ki a településcsoportok összefüggéseiből.

Egyes települési funkciók szempontjából települések csoportja is képezhet egységet. Mivel e funkciók betöltése éppen úgy különböző épületek és létesítmények létrehozását követeli meg, mint hogyha ez egy település területén belül történne, nyilvánvalóan településcsoportok racionális lakosságáról is lehet beszélni.

Ahogy egy település akkor racionális, ha benne a belső települési egységek racionálisak, és emellett berendezhető lakosságának magasabb fokú igényei kielégítésére is, tehát belső egységeinek lakosszáma és a település összlakosságának racionális, ugyanúgy a településcsoportok racionális szervezése is megköveteli, hogy az azokban levő települések önmagukban racionális nagyságrendűek legyenek, és emellett fennálljon a lehetősége a magasabb fokozatú igényekre való berendezke-

désnek is. Az ilyen szervezés lehetőségét kétféle módon lehet megközelíteni:

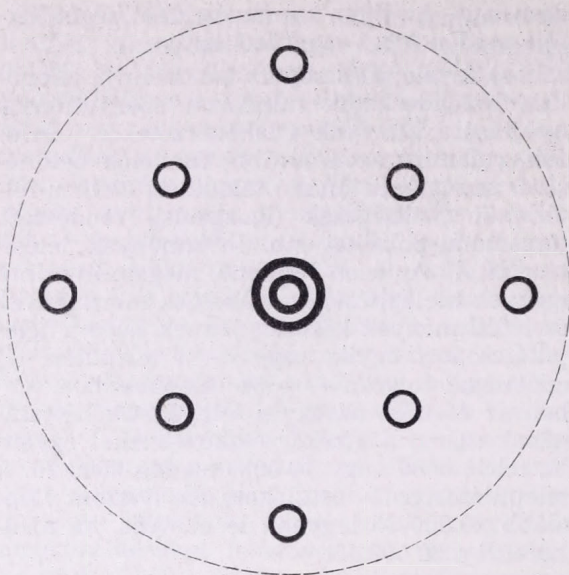
a) A településcsoport valamennyi települése berendezkedik mindazon szolgáltatások nyújtására, amelyek a lakókörzetekre jellemzők, valamint azon további funkciók betöltésére, amelyek az önálló települési élethez feltétlenül szükségesek (igazgatási, rendészeti, társadalmi-politikai stb. intézmények létesítése által). Az ezen túlmenő, magasabb szintű igények kielégítéséhez szükséges intézmények és létesítmények közösen jönnek létre a településcsoport egyik, vagy — a települési táj adottságai folytán — több településében. Ebben az esetben az egyes települések lakosságának száma a lakókörzetekével lehet egyenlő, tehát 5000 vagy 10 000, esetleg 2500 fő. A településcsoport összlakossága viszont legalább 20 000 fő legyen, de előnyös, ha megközelíti a 60 000 főt.

b) A településcsoport lakossága a magasabb szintű igények kielégítéséhez egy nagyobb, a korábban tárgyaltakkal azonos nagyságrendű település intézményeinek és létesítményeinek szolgáltatásai útján jut hozzá. Az egyes települések nagysága ilyenkor is ugyanannyi kell legyen, mint az előző esetben, de a központé meghaladja a 20 000 főt. Célszerű, ha a településcsoport összlakossága megközelíti a 60 000 főt, de lehet ennek többszöröse is.

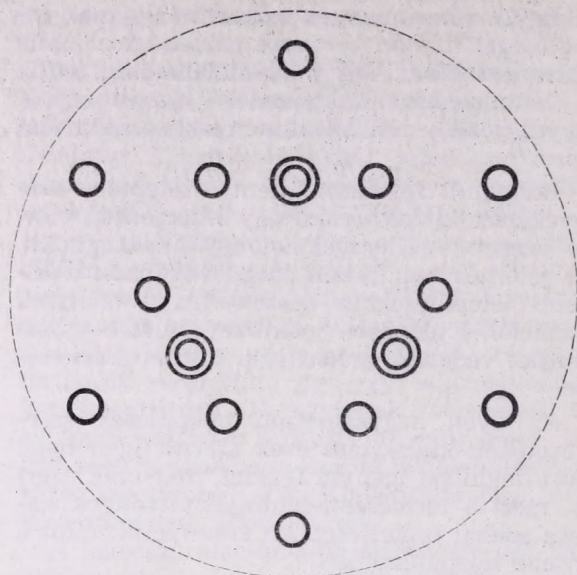
Mindkét esetben tehát az történik, hogy a központi jelentőségű településben vagy településekben az egyes intézmények és létesítmények méretezésének alapjául nem az adott település, hanem a településcsoport összlakosságának létszáma szolgál. A különbség a két eset között az, hogy az első esetben a központi jelentőségű település vagy települések lakosságának létszáma alapján nem lenne racionális abban vagy azokban a magasabb szintű igényeket szolgáló intézmények és létesítmények létrehozása és működtetése, a második esetben viszont a központ szerepét betöltő település olyan nagy, hogy részére önmagában is gazdaságosan létrehozhatók és üzemeltethetők lennének az említett intézmények és létesítmények, de ezek méretezésében a településcsoport lakosságának igényei többletként jelentkeznek.

Az alábbiakban megkíséréljük felvázolni azon települések jellegzetességeit, amelyek mint egy településcsoport tagjai a településhálózati összefüggésekbe illeszkedve adnak lehetőséget a települési funkciók racionális betöltésére.

Az ilyen települések — mint említettük — egy lakókörzetnek felelnek meg a közinté-



Egyközpontos településcsoport sémája



Többközpontos településcsoport sémája.

ményekkel való ellátás szintjét tekintve. Az alapfokú közintézmények mellett megjelennek ugyan további közintézmények is; elsősorban az igazgatási, társadalmi-politikai intézmények, ezek azonban a település nagyságrendjével nem hozhatók annyira szoros összefüggésbe, mint a közvetlen ellátást szolgálók.

A lakóhely és munkahely kapcsolatát illetően a beépítési területen belül levő munkahelyek megközelítése a félórás közlekedési időn belül, gyalogosan történhet. A mezőgazdasági termeléshez kapcsolódó, belterületen kívüli munkahelyek közül a legtávolabbiak rendszerint már nem közelíthetők meg gyalogosan, hanem csak az üzemi személy- és teherszállítások összehangolásával. Ezen túlmenő szervezett szállításra a lakóhely és munkahely viszonylatában nincs szükség. Eből következik, hogy általában még nem vetődik fel a településen belül tömegközlekedési eszközök beállításának problémája.

A közintézmény-ellátás megszervezése jellegzetesen egyközpontos megoldással képzelhető el. Ebben a központban koncentrálhatók mindazok a közintézmények, amelyek a lakóközterületek tartozékai, valamint azok, amelyek az önálló települési létből kifolyólag szükségessé válnak. Csak aránytalanul nagy területi kiterjedés esetén válhat szükségessé a közintézmények bizonyos mértékű decentralizálása (mint pl. óvodák, bölcsődék, alapfokú üzletek stb.) és ennek megfelelően a lakóterületek esetleg további egységekre való felosztása.

A beépítési terület fajlagos kiterjedése nagyobb, mint a nagyobb lakosságszámú tele-

pülésekben. Ennek oka az alacsonyabb beépítés rendszerint viszonylag nagyobb részese-
sedése. Ugyanakkor azonban lényegesen kevésbé differenciáltan, egyszerűbben alakítható ki a közcélú zöldterületek rendszere, a belső úthálózat stb. A nagyobb területi kiterjedés hátrányát tehát bizonyos mértékig csökkentik azok az előnyök, amelyek a viszonylag egyszerűbb településszerkezet folytán a létesítésben és működtetésben megtakarításként jelentkeznek.

Az alacsonyabb beépítés nagyobb aránya indokoltá teszi egyes közművek — így a gázellátás és távfűtés — teljes mértékű nélkülözését. Így előáll az a helyzet, hogy egyes közműfajták fajlagos költsége magasabb lesz ugyan, mint a nagyobb településekben, mivel nem jelentkezik a koncentráció előnye, ugyanakkor azonban más közműfajták elmaradása a teljes fajlagos közművesítési költség csökkenését eredményezi.

Általában is az ilyen településekben a fajlagos beruházási költségek egyes létesítménycsoportokon belül alacsonyabbak lesznek, mint a nagyobbakban. Ez az előny azonban csak látszólagos, mert a lakosság magasabb szintű igényeit kiszolgáló intézmények és létesítmények más, nagyobb településekben alósnak meg, a közművesítés szintje egyes közművek elmaradása folytán, a részleges közművesítés miatt lesz alacsonyabb stb.

Mivel a lakosság magasabb szintű igényeinek kielégítését más településekben levő intézmények és létesítmények szolgálják, a települések felé a kapcsolat megszervezése döntő jelentőségű kérdés. Ezért az ilyen települe-

sekben nem annyira a belső közlekedés, mint inkább a külső közlekedési kapcsolatok létrehozása lesz jelentős. Ezek a kapcsolatok nemcsak az ellátás, hanem rendszerint a termelés szempontjából is fontosságot kapnak.

Nem lehet tehát a településcsoportokban egyszerűen a magasabb szintű közintézmény-ellátás hatékonysága érdekében társuló települések halmazát látni. Ezen túlmenően is a településcsoportot egységnek kell tekinteni, olyan településkonglomerációnak, amelyben az alapvető települési összefüggések azonosak a területileg koncentrált településekével. Ezért az egyes települések fejlesztését, tervezését az együttes összefüggéseknek alá kell rendelni ugyanúgy, ahogyan a belső települési egységek is meghatározott rendeltetésű, bizonyos szempontokból önálló részei a városnak, mégis tervezésük csak az egész város-szerkezetbe való beillesztés esetén lehet sikeres.

II.

A racionális települések problémakörével való foglalkozásnak nem az az elsődleges célja, hogy meghatározza újonnan létrehozandó települések fejlesztésének, tervezésének „ideális” elveit, hanem az, hogy feltárja, hogyan közelíthető meg a jelenlegi településállományból kiindulva — mai ismereteink és lehetősé-

geink szerint — a racionális település és településhálózat, milyen módszerek alkalmazása vezethet el e célkitűzés megvalósításához. Az alábbiakban erre vonatkozólag szeretnénk néhány elvet meghatározni. Ezt megelőzően megkíséreljük összefoglalni a mai magyar településállománynak témánk szempontjából legfontosabb adottságait.

A kapitalista társadalom fejlődése során elsősorban a spontán ipartelepítés és iparfejlesztés következményeként létrejött települési tájszerkezetre szinte az egész világon — beleértve hazánkat is — az jellemző, hogy egyrésről nagy lakosságszámú és területi kiterjedésű települések jöttek létre, amelyekben a lakosság zömének életkörülményei mind egészségtelenebbé, kellemetlenebbé, költségesebbé váltak, másrésről nagyszámú fejletlen, a városi élethez szükséges feltételekkel szinte egyáltalán nem vagy csak hiányosan rendelkező településtöredék alakult ki. Mind a két esetben olyan településekkel állunk szemben, amelyek a lakosság igényeit megfelelő módon — racionálisan — nem tudják kielégíteni.

Ha a kérdést nagymértékben leegyszerűsítve, a települési jellegzetességeket csak a nagyságrend alapján vizsgáljuk, akkor a magyar települések lakosságszám szerinti megoszlását az 1960. évi népszámlálás adatai szerint a következőképpen lehet bemutatni:

Nagyságcsoport	Települések száma	%	Lakosságának száma	%
500 lakosnál kisebb	597	18,2	202 627	2,0
500— 1 000 között	814	24,9	598 156	6,0
1 000— 2 000 között	876	26,8	1 237 668	12,4
2 000— 5 000 között	710	21,7	2 167 111	21,7
5 000— 10 000 között	160	4,9	1 108 994	11,1
10 000— 20 000 között	69	2,1	924 375	9,3
20 000— 50 000 között	35	1,1	1 033 037	10,4
50 000—100 000 között	8	0,2	509 515	5,1
100 000 lakos felett	4	0,1	2 195 047	22,0
Összesen:	3273	100,0	9 976 530	100,0

A települések száma, nagyságrendje és a lakosság megoszlásának számaránya állandóan változik. Ha csupán 200 évre visszamenőleg vizsgáljuk a települések nagyságrendi alakulását és a népesség megoszlását településtípusonként, akkor a következő változásokat észlelhetjük:

az 500 lakosúknál kisebb települések száma 56%-ról 18,2%-ra, lakosságaránya 19,4%-ról 2,0%-ra csökkent;

a 10 000 lakosúknál nagyobb települések szá-

ma 0,4%-ról 3,5%-ra, lakosságuk aránya 9,3%-ról 46,8%-ra emelkedett.

E néhány adat is jól szemlélteti a városi népesség egyre növekvő számarányát, a mind erőteljesebb ütemű városodást.

Ami a településhálózat sűrűségét illeti, a helyzet a következő: a legsűrűbb a Dunántúlon (az országos átlagnál sűrűbb), egy településre 20,2 km² terület jut, valamivel kisebb a sűrűség északon, jóval ritkább az Alföldön (Szabolcs-Szatmár megye kivételével), és még

ritkább Tiszántúlon, ahol egy településre 74,4 km² terület jut.

A magyar települési rendszerben jellegük szerint a szokványos mezőgazdasági jellegű településeken kívül — ilyen jellegű településeink túlnyomó része — ipari (illetve bányász) és üdülő jellegű településeket különböztetünk meg.

Az ipari (illetve bányász) munkahelyek nagyjából két fővonalon mentén csoportosulnak:

a Duna mentén — Győr és Dunaújváros közötti szakaszon — a sűrűn egymást követő ipari városok és ipari jellegű falvak szinte összefüggő településláncolatot alkotnak;

a Magyar Középhegység vonalát követve DNy—ÉK irányban — az ország egyik határától a másikig — hosszan elnyúló átlós irányú vonalon az ipari városok és ipari jellegű falvak csoportosulnak egy-egy jelentősebb iparvidékbe.

E két vonal mentén helyezkedik el — a foglalkoztatottak számát tekintve — az ország iparának háromnegyede. A nagyobb összefüggő iparvidékek: központi, borsodi, észak-dunántúli, közép-dunántúli, baranyai, győri, nógrádi. Ezen a területen mindössze 545 település helyezkedik el, de itt lakik az ország össznépségének 39%-a. A népsűrűség itt 243 fő/km², a központi iparvidéken 418 fő/km², szemben az országos 107,2 fő/km²-rel. A lakosság 29,1%-a ingázó, tehát átlagban 15—30 km távolságból közelíti meg munkahelyét. Ezenkívül még jelentősebb iparral rendelkező települések, illetve vidékek (ezeket ipari magterületnek nevezhetjük): Szeged, Debrecen, Szolnok, Martfű, Szombathely, mátrai iparvidék, Sopron, zalai iparvidék. Az itt elhelyezkedő munkahelyek dolgozóinak 27,2%-a ingázik.

Az említett ipari jellegű tájakon a kimon-dottan ipari vagy bányásztelepüléseken kívül vannak hirtelen iparosodó városok, valamint egyes ipari üzemek és bányák, vasúti csomópontok körül olyan települések is, amelyek megtartják falusi jellegüket. Az ilyen települések lakossága mezőgazdasági foglalkozásúakból és ipari munkásságból tevődik össze, az utóbbiak egy része még kétlaki életet él.

Hazánkban jelenleg 63 várossá nyilvánított település van. Nagyságrendi megoszlásuk a következő:

20 000 lakosig	18 város
20— 50 000 lakos között	33 „
50—100 000 lakos között	8 „
100 000 lakos felett	4 „

A magyar városok nagyság szerinti csoportosításánál azonban helyenként megtevesztő képet kaphatunk, ha az igazgatási határon belül élő lakosszámot vesszük alapul. Ugyanis egyes városokhoz sajátos történeti fejlődésük eredményeképpen jelentős kiterjedésű, nem szorosan a városhoz tartozó területek csatla-koznak, és az e területeken élők — az ún. külterületi lakosság — növelik ugyan a város összes lakosainak számát, de nem tekinthetők szorosabb értelemben vett városi lakosságnak. Ezért kell külön beszélnünk belterületről és külterületről, belterületi lakosságról és külterületi lakosságról.

A városok nagyság szerinti csoportosítását helyesebb egyes esetekben a belterület lakosszáma szerint végezni. Ha nem így járnánk el, hamis eredményekre jutnánk még akkor is, ha figyelembe vesszük, hogy az utóbbi években megkezdődött a nagy határú és jelentős külterületi lakossággal rendelkező települések igazgatási határának revíziója, s ez számos helyen új községalakítások révén jelentős területi elcsatolásokat eredményezett. Pl. Debrecen területe az 1949. évi 95 691 hektárról 1960-ban 44 635 hektárra, Kecskemété 93 939 ha-ról 26 385 ha-ra csökkent. Így fokozatosan csökken a városok külterületi lakosságának száma is. De még így is pl. Kecskeméten a lakosság 31,3%-a, Nyíregyházán 29,7%-a, Jászberényben 26,2%-a, Nagykőrösön 23,6%-a, Mezőtúron 22,3%-a, Karcagon 20,3%-a a külterületen lakik.

Ha városaink nagyságrendi csoportokba osztását a belterületi népesség szerint végezzük el, akkor a következő képet kapjuk:

20 000 lakosig	25 város,
20— 50 000 lakos között	30 város,
50—100 000 lakos között	4 város,
100 000 lakos fölött	4 város.

Magyarországon jelenleg a várossá nyilvánított településeken kívül 213 olyan település is van, melynek lakossága 5000 főnél több. Ezek közül mindössze 30 településben tartozik a lakosság több mint 75%-a az ún. iparforgalmi kategóriába.

E településeket joggal nevezhetjük városi jellegűnek. Közülük elsősorban a magasabb lélekszámúak (11-nek a lakosszáma 10 000-en felül van) rövidesen várossá fejlődhetnek. E folyamatot legjobban szemlélteti a nemrégiben várossá nyilvánított Oroszlány és Ajka esete, ezek lakossága még 1910-ben 1644, illetve 2862 fő volt. De még a többi 5000 lakosúnál nagyobb település között is akad számos olyan, amelynek bizonyos központi szerepköre és kiépülőben levő városias magja van.

A mai magyar településállományban tehát aránylag kevés település rendelkezik akkora lakosságszámmal, mint amekkorát az előzőekben az önálló települési kereteken belül élő racionális lakosságszámként meghatároztunk. Számos olyan település van azonban, amely fejlődési lehetőségeit figyelembe véve belátható időn belül felnővekedhet ebbe a kategóriába. A többi települést pedig elsősorban a településhálózati összefüggések megteremtésével kell alkalmassá tenni mindazon funkciók betöltésére, amelyeket szintén az előzőekben tett megállapításaink alapján az összetartozó településcsoportokon belül tervszerű szervezés alapján viselnie kell.

E feladat megoldása mindenekelőtt a népgazdaság tervszerű, arányos fejlődésével van összefüggésben. A települések arányos, racionális irányba való fejlődését lehetővé teszi a szocializmus építésének egyik alapvető elve, az ipari decentralizáció követelménye, amely biztosítja az ipari üzemeknek a nyersanyag-lelőhelyekhez, a munkaerő-tartalékokhoz és az értékesítési lehetőségekhez közeli elhelyezését, valamint az elmaradt területek fejlődését vonja maga után. Hazánkban jelenleg ezt különösen hangsúlyozni kell, mert egyrészt nagyszabású ipar-átstruktúrázási folyamat zajlik le, mely egyes iparágak teljes átprofilozását, ipari üzemek összevonását, egyes nem gazdaságosan termelő üzemek megszüntetését, új, korszerű üzemek létesítését jelenti, másrészt a mezőgazdaság szocialista átalakulása következtében racionális méretű mezőgazdasági nagyüzemek jönnek létre nagy kiterjedésű területeket átszövő termelési kooperációval. E kétirányú folyamat a népesség foglalkozás szerinti megoszlási arányainak megváltozását eredményezi, és ennek igen komoly területi vonatkozásai is vannak. Az átalakulás összes következményeit a legalaposabban mérlegelni kell, mert különben az ország településhálózatában a mai aránytalanságoknál is nagyobb nehézségek állhatnak elő. Ezért az újabb ipari üzemeket főleg olyan helyekre kell telepíteni, ahol a mezőgazdaság szocialista nagyüzemi átszervezésével kapcsolatosan munkaerő-felesleg jelentkezik, hogy annak vándorlását, illetve a felduzzadt nagyvárosok felé való özőnlését megakadályozzuk. Ezzel egyrészt megakadályozhatjuk (vagy legalábbis fékezhetjük) az amúgy is nagy városok lakosságának további növekedését, másrészt elősegíthetjük a fejlődésben aránylag visszamaradt, tájkozponti szerepre kiválasztott településeknek racionális, korszerű településsé való fejlesztését, formálását.

A már említett iparátszervezési folyamatban a mainál sokkal intenzívebben kell fog-

lalkozni az ipari üzemek egy részének Budapestről és esetleg egyes nagyvárosokból, illetve túlsúfolt iparvidékekről való fokozatos kitelepítésével. Főleg azokra az ipari létesítményekre vonatkozhat ez, amelyek:

olyan nyersanyagokat, félkészárúkat dolgoznak fel, amelyek felesleges szállítási igényeket támasztanak;

elhelyezkedésük és ártalmaik folytán zavaró hatással vannak a lakott területre (bűzös, robbanásveszélyes stb. üzemek);

elavultak, jelentős rekonstrukció előtt állanak, és rekonstrukciójuk elsősorban építési tevékenységet követel.

A kitelepítés persze csak fokozatosan lehet végbe. Egyik módja leányvállalatok létesítése; az utóbbi években ebben már van némi tapasztalatunk.

Az előbb említett ipartelepítési politikánkon túlmenően a fejlődésben visszamaradt tágjak és települések fejlesztését elősegítheti az is, ha az ipari decentralizációhoz hasonlóan a regionális jellegű intézmények kitelepítése, illetve fejlesztési igényeinek kielégítése a decentralizálás elve alapján megindulna. Egyetemeknek, tudományos intézeteknek és egyéb hasonló regionális intézményeknek a zsúfolt nagyvárosokból való kihelyezésére gondolkunk itt. (Ez a folyamat a nagyvárosok tengermentesítése, valamint az elmaradt városok fejlesztése mellett kétségtávol megjavítaná ezen intézmények munkakörülményeit is.)

A népgazdaság tervszerű, arányos fejlődése tehát a szocialista társadalmi rendben összehangolt intézkedések segítségével elvezethet az arányos, többszintes, racionális nagyságú településekből álló településhálózat kialakulásához. Az a racionális települési sor, amelyet az előzőekben részletesen jellemeztünk, megfelelő hálózati összefüggések mellett mind a termelés, mind pedig a lakosság korszerű életkörülményei számára kedvező kereteket biztosíthat.

A mezőgazdasági termelés koncentrációjával, egyes mezőgazdasági termékeket feldolgozó üzemek telepítésével mai kisebb mezőgazdasági városaink, a meglevő ipari üzemek fejlesztésével pedig kisebb ipari és átmeneti jellegű városaink, sőt városi jellegű lakótelepeink egy része is aránylag rövid idő alatt elérheti a városi nagyságrend alsó fokozatát, a 20 000 fős lakosságszámot. Jelenleg 69 olyan település — köztük 18 várossá nyilvánított — van az országban, amely nem is nagyarányú fejlesztéssel, az előzőekben körvonalazott intézkedések segítségével felnőhet az említett nagyságra, és ezzel el is érkeztünk oda, hogy az ország településhálózatában az ilyen nagy-

ságrendű települések száma megfelelő arányú lesz.

Ipari jellegű városaink kívánatos lakosság-száma az előző fejezetben kifejtett indokok alapján mintegy 60 000 fő. Nem véletlen, hogy az utóbbi évtized új „mintavárosai” megközelítik ezt a nagyságrendet. Csak néhány példát említünk meg: London szatellitvárosainak (Basilston, Bracknell, Crawley, Stevenage, Harlow, Welwyn, Hatfield és Hemel-Hempstead) lakosságát minimum 20 000, maximum 80 000, optimálisan 60 000 főben állapították meg. Stockholm szatellitvárosai közül Vällingby területén 80 000 lakost kívánnak elhelyezni (a központi település 24 000 lakosú). Moszkva új szatellitvárosa, Krjukovo 60 000 lakosú és a továbbiakban 80 000 lakosúra fejlesztendő. Kínában az új városok optimális lakosságszámát 50–100 000 fő között állapították meg, és ezt a nagyságrendet törvényben korlátozták azzal, hogy csak különös adottságok mellett lehet a városokat 2–300 000 lakosúra fejleszteni. A magyarországi Dunaújvárost kezdetben 20–25 000 lakosúra, újabban 40–45 000 főre méretezték azzal, hogy távolabbi fejlesztése esetén 60 000 lakos elhelyezésére legyen lehetőség.

Erre a szintre kellene lehetőleg felfejleszteni mindazokat a városokat, amelyek nem kimondottan bányászati vagy mezőgazdasági jellegűek. A fejlesztés első ütemeként adottságaink figyelembevételével a kisebb településeknél alsó határként elfogadható a 40 000 főnyi lakosság is.

A nagyobb városok közelében levő, fejlődésben visszamaradt, bizonyos tájközponti jelleggel bíró, illetve erre alkalmas települések fejlődését — amennyiben kedvező elhelyezkedésük, egészséges fekvésük és gazdaságos építési lehetőségük van — elősegítheti, ha egyúttal a közelben levő ipari góccok alvóvárosaivá is válnak. Ezek a városok megközelítőleg 20 000 lakosúak legyenek.

A 60 000 lakosúnál nagyobb városok — amelyek szükségességét regionális összefüggések határozzák meg — létesítésének, illetőleg fejlesztésének esetében — mint korábban említettük — célravezető, ha a lakosságszám a 60 000 főnek többszöröse. Az ilyen nagyságrendű városok szerkezetét az egészségügyi, légoltalmi és közlekedési követelmények folytán mind a lakóterület, mind az ipari terület vonatkozásában decentralizáltan kell kialakítani. Ebben az esetben a 60 000 lakosú lakóterületi egységek (lakónegyedek, kerületek), illetve a 20 000 dolgozót foglalkoztató ipari területek szinte önálló egységekként funkcionálnak a városban. A nagyobb város

tehát hazai viszonylatainkban több (legfeljebb 3–5) 60 000 lakosú egységből tevődhet össze, és szervezése, térbeli, közlekedési stb. rendszere folytán egységes organizmust képez.

Fentiek alapján a racionális városnagyság-sor hazai viszonylatban: 20 000 (átmenetileg 40 000); 60 000; 120 000; 180 000 és a 240 000 lakosszámú városi jellegű település.

Ez a számsor csak azokat a településeket jellemzi lakosságszámukkal, amelyek a településhálózatban ténylegesen városi szerepet tölthetnek be. Ezek mellett azonban még számos település nyújthat lakossága számára megfelelő települési kereteket, ha a településcsoportokká való szervezés korábban körvonalazott elveit rájuk vonatkozólag érvényesítjük.

Jelenleg az országban összesen 276 olyan település van (köztük 229-nek a lakosságszáma nem éri el a 20 000 főt), amelynek lakosságszáma meghaladja az 5000 főt. Ezek, valamint a 710 db 2000–5000 lakosú település jelentős része nagyságrendjénél fogva már ma is racionálisnak tekinthető, megfelelő funkcionálásukhoz azonban meg kell teremteni a szükséges településhálózati összefüggéseket. A 20 000 lakosúnál kisebb települések racionálissá fejlesztésénél — mint korábban említettük — a nagyságrendi kérdések mellett egyenrangúnak kell tekinteni az itt fel lépő sajátos szervezési feladatok megoldását.

Azok a települések, amelyek lakossága ma még nem éri el a 2500 főt, jelenleg nem rendelkeznek azzal a nagyságrendi jellegzetességgel, amelynek alapján az ország racionálisan kialakított településhálózatába beilleszkezhetnének. Ezért e települések egy részénél — főleg a nagyobbakénál — a fejlődési tendenciák kibontakozása és ezen keresztül nagyságuk növelése, más részükénél viszont a fokozatos elsorvasztás válhat feladattá.

Fenti gondolatmenet alapján azt állapíthatjuk meg, hogy településeink döntő többsége racionális nagyságrendjét még nem érte el; ehhez lakosságszámuk további növelése lenne szükséges. Ennek forrása kétféle lehet: egyfelől a természetes szaporodás, másfelől pedig a bevándorlás. A lakosságszámnak a természetes szaporodás alapján való növekedése azonban lassú folyamat: az egyes települések nagyobb mértékű, gyorsabb fejlődése elsősorban más települések lakosságszámának rovására következhet be. A racionális nagyságrendű települések kialakulásának folyamata tehát együtt jár a többi település lakosságszám-növekedésének lassulásával, stagná-

lásával, fokozatos csökkenésével, sőt egyes települések megszüntetésével.

A racionális nagyságúvá fejlesztendő települések lakosságszám-növekedése kétféle forrásból táplálkozhat: egyfelől az egészen kis, racionális nagyságúvá nem fejleszthető, jó-részt mezőgazdasági jellegű települések lakosságának elvándorlásából, másfelől az aránytalanul felduzzadt nagyvárosok növekedésének korlátozásából. A kisebb mezőgazdasági jellegű települések jövőjének kérdésével itt nem kívánunk részletesen foglalkozni; elegendőnek tartjuk, ha ezzel kapcsolatosan utalunk „Mezőgazdaság és településtervezés” című könyvünkben részletesen kifejtett megállapításainkra. Ezen a helyen inkább a nagyvárosok növekedés-korlátozásának kérdéseit témánk szempontjából szeretnénk taglalni. Ebből a célból elsősorban Budapest példáját helyes kissé részletesebben elemezni.

Budapest lakosszáma az 1960. évi népszámlálás adatai szerint 1 807 000 fő volt, a népsűrűség 3439 fő/km². Az ország ipari termelésének 52%-a és munkáslétszámának 47%-a Budapesten van. Ez a koncentráció rendkívül káros a város lakáshelyzetére, közlekedésére, valamint közmű- és közintézmény-ellátására. Így annak ellenére, hogy az említett időszak alatt az értékesített vízmennyiség és a termelt gázmennyiség jelentősen megnőtt, nagy erőfeszítéseket tettek a közlekedés megjavítására stb., a túlzott ipari koncentráció következményeként a város közműellátottságában és közlekedésében mégis nehézségek jelentkeznek. A budapesti ipar fejlődésének megakadályozására csak az utóbbi időben történnek bizonyos korlátozások a városon belüli iparfejlesztéssel kapcsolatosan, és ezzel párhuzamosan valamivel erőteljesebben folyik az ipar decentralizációja. Az elmúlt tíz év alatt országos viszonylatban a lakosságszaporulat évi átlaga 0,78‰. Budapesten 1,52‰, a Budapest környéki községekben 2,32‰. (Ez a folyamat más szocialista országok nagyvárosaiban is hasonló, pl. míg 1939 és 1959 között Moszkva lakossága 1,2-szeresére növekedett, a környék lakossága több mint kétszeresére.) Így jelenleg Budapest lakosszáma a város szűkebb (kb. 15 km sugarú és 1654 km² területű) környékével együtt 2 170 000 fő. Ez az ország lakosságának 21,7‰-a. Felvetődik a kérdés: meg lehet-e állítani ezt a nemkívánatos gyors növekedést?

Jól tudjuk, hogy ez Nyugaton nem sikerül. emiatt a perspektivikus tervekben is számolnak a nagyvárosok lakosságának állandó növekedésével: pl. Nagy-New York lakosszáma a becslések szerint 1975-ig 5 millió fővel fog

előreláthatólag növekedni. A szocialista országokban sikerül előre meghatározni a lakosságszám perspektivikus alakulását. Így a Szovjetunióban elhatározták kezdetben Moszkvára, majd minden 500 000 lakoson felüli városra vonatkozólag az ipar további koncentrálásának megszüntetését. Kínában olyan korlátozást kívánnak életbe léptetni, mely szerint minden meglévő város fejlesztésének határa 300—600 ezer lakos lenne, és az egymillió lakosúnál nagyobb városokra külön rendelkezéseket hoznak. Egyik legérdekesebb gyakorlati példa Moszkva, ahol az 1935. évi fejlesztési tervekben meghatározott ötmillió lakosságszámhatárt be is tudták tartani.

Annak ellenére, hogy nálunk a szocialista ipari decentralizáció elve megvalósulóban van, számolnunk kell azzal, hogy a Budapestre koncentrált ipar a legközelebbi években még bizonyos mértékben fejlődni fog. Ez népgazdasági érdek; erről még bizonyos ideig nem lehet lemondani, mert ez egyenlő lenne az iparnak, mint a népgazdaság legfontosabb ágának fejlődéséről való lemondással. A kulturális, tudományos, szociális stb. intézmények Budapesten való túlzott tömörülése is olyan lényeges tényező, melyet figyelembe kell vennünk. Ezért számolnunk kell azzal, hogy még egy ideig a főváros lakosságának szaporulata meg fogja haladni a természetes szaporulatot, bár nem olyan mértékben, mint az elmúlt tíz évben. (Ha ez az ütem megmaradna, akkor 30 év távlatában Budapestnek 2 800 000, szűkebb környékével együtt 3 400 000 lakosa lenne.) A lakosságnövekedés ütemét csak az ország egyéb területeinek erőteljesebb iparosításával és a fejlesztendő budapesti ipar automatizálásával lehet csökkenteni. A kormány által 1960-ban jóváhagyott Budapest és környéke általános városrendezési terve ezzel számol is, ezért a főváros távlati lakosságszámát legfeljebb 2 300 000 főben tételezi fel.

Felvetődik a kérdés, hogy egy ilyen nagy, többmillió lakosságú városban biztosíthatjuk-e mindazon követelmények kielégítését, amelyet a korszerű városépítési elvek megvalósítása megkövetelne? Véleményünk szerint igen. Ezt elsősorban a városszerkezet korszerű kialakításával lehet elérni, melynek főbb elvei: a terület megfelelő tagolása, a beépítési sűrűség lazítása, nagyobb, növényzettel fedett területek létesítése, a jó közlekedési és közműellátási viszonyok megteremtése. E célkitűzések valóraváltására Budapestnek megvannak az adottságai. A város — éppúgy, mint a többi európai nagyváros — több település egyesüléséből alakult. A város peremén

elhelyezkedő volt elővárosok most a város peremkerületei (Csepel, Pesterzsébet, Kispest, Rákospalota, Újpest), még nem mindenhol épültek össze a város belső magjával és egymással, így több helyen kedvezően tagolt a városszerkezet. Ennek megtartása szükséges, illetve a tagoltság megteremtése helyenként könnyen biztosítható. Ezek a külvárosi kerületek racionális, megközelítőleg 60 000 lakosú lakónegyedeket, illetőleg ezek egymás mellé sorolásából álló nagyvárosi egységeket alkotnak. A sűrűn beépített belső területek mind nagyobb részén az épületállomány egyre inkább elavul, helyenkint már most is igen költséges a fenntartása. Erőteljesebb szanálással fokozatosan megoldható a város belső területének olyan lazítása is, amely racionális nagyvárosi egységek létrehozását eredményezné.

A nagyvárosok helyzetét javíthatja az is, ha azok elavult városrészeinek szanálása, átépítése egyúttal a városi terület fellazítását és ennek következtében a belső területen a lakosságszám csökkenését eredményezné. Ezzel párhuzamosan az újonnan létesülő lakásállomány jelentős részét kivinnék a város beépített területéről a városkörnyéki területekre, és ott ún. „alvótelepülések”-et hoznának létre. Nagyvárosok esetében tehát elképzelhető olyan városfejlesztési politika kialakítása, amely a város belső beépített területét, valamint annak laksűrűségét és lakosszámát fokozatosan csökkenti. Amennyiben az ipar egy részét is kivinnék a város területéről, és úgy helyeznék el, hogy a nagyváros távolabbi környékéről jövő ingázókat lekötné, akkor e célra ún. „bolygótelepüléseket” kell létrehozni. Ezzel a várost egy, illetve két településgyűrű veheti körül. Az első gyűrű a közelítőleg 20 000 lakosú alvóvárosok (ipari üzemek nélküli települések) sorát foglalja magában a nagyvárosban levő ipari üzemek dolgozói részére, míg a második gyűrűben levő településekben a nagyvárosból kihelyezett ipari üzemek helyezkednének el, és azok dolgozói lakanának. Így a nagyvárosi tömörülés a zsúfolt-ságot és egyéb káros jelenségeket kiküszöbölve fokozatosan decentralizált nagyvárosi konglomerációvá alakulna át. Magyarország viszonylatában felvetődik természetesen az a

kérdés, hogy nem helyesebb-e a második gyűrű kialakítása helyett az aránylag kis kiterjedésű országnak a nagyvárostól távolabb fekvő kis- és középvárosait felhasználni az említett célra? Úgy véljük, hogy ez a mi viszonyaink között többnyire helyesebb, de nem mindig megoldható. Valószínűleg egyes esetekben e két elvnek az egyesítése következik be.

Összegezve megállapíthatjuk, hogy a mai magyar településállomány még nem rendelkezik azokkal az ismérvekkel, amelyeket a korszerű, racionális települések és településhálózat jellemzésére az előzőkben meghatároztunk. Rendelkezésre állnak azonban azok az eszközök, amelyek segítségével a fejlődést helyes irányba terelhetjük. Ennek a fejlődésnek a lehetősége és üteme lényegében két tényezőtől függ: egyrészt népgazdaságunknak az ipari decentralizáció elve alapján történő fejlesztésétől, amely a főváros és esetleg egyes nagyvárosaink növekedési ütemének korlátozását, jelenleg elmaradott, de adottságaik folytán fejlődőképes települések erőteljes fejlődését eredményezheti; másrészt pedig a mezőgazdaság szocialista nagyüzemi átszervezésének folyamatától, amely a város és falu közötti ellentét szakadékanak áthidalásához, az ország különböző nagyságú és jellegű településeiben élő lakosság ellátottságának azonos szintjéhez vezethet el.

Ily módon elérhetjük, hogy az az immár hosszú évtizedek óta fennálló, hol gyorsabb, hol lassúbb áramlás, amely a mezőgazdaságból az ipar, a faluból a város felé irányul, az előzőkben kifejtett célok érdekében, a javasolt módszerek segítségével tudatos folyamattá alakuljon át. Mindez azt fogja eredményezni, hogy a jelenlegi, társadalmi-gazdasági fejlődésünket sokszor gátló településhálózat helyett kialakul az az arányos, többlépcsős, hierarchikus településhálózat, amely megfelelő keretet képes biztosítani mind a korszerű termelés, mind a lakosság magas szintű ellátása számára. Úgy véljük, hogy az országos településhálózat fejlesztési tervének, valamint az ezt a folyamatot felbontó ütemterveknek a kidolgozásnál helyes lenne e tanulmányunkban felvetett szempontok érvényrejuttatására törekedni.

NAGYVÁROS — BOLYGÓVÁROS

DEÁK SÁNDOR

egyetemi adjunktus

A II. világháború óta az építészeti szakirodalomban egyre nagyobb súlyt kapnak a városépítés kérdései, különösen a nagyvárosok rekonstrukciójának, decentralizációjának, mértéktelen növekedésük korlátozásának problémái.

A városiasodás tendenciájának mindenekelőtt objektív okai vannak. A lakosság száma világszerte gyors emelkedést mutat. Ez az emelkedés a kevésbé civilizált országokban főleg a természetes szaporodásból, a civilizáltabb országokban elsősorban az életkor kitolódásából adódik. A lakosság emelkedésén belül különösen gyorsan nő a városok lakossága, mivel a mezőgazdaság gépesítése, nagyüzemesítése révén felszabaduló nagyszámú munkaerő a gyorsan fejlődő iparban igyekszik elhelyezkedni. Ez a jelenség nagymérvű országon belüli vándorlást eredményez a meglévő városok, főképpen a nagyvárosok irányába. (A XX. sz. elején a földön 13 olyan város volt, amelynek lakossága meghaladta az egymilliót, jelenleg 63 ilyen város van — nem számítva a város környéki lakosságot — összesen mintegy 140 millió lakossal.)

Közrejátszik a városiasodás gyorsulásában egy részben szubjektív tényező is: a széles néptömegek civilizálódása, kultúrálódása, igényeinek gyors növekedése, ami szintén a városok felé áramlás irányába hat, ill. előmozdítja a meglévő települések városiasodását.

Mindezek a tényezők különösen elmélyítették a századforduló óta a nagyváros válságát. A nagyvárosok legfontosabb, súlyos, megoldatlan problémái nagyjából a következők:

a) A nagyvárosok egyre nagyobb területre terjednek ki, tervszerűtlenül magukba olvasztva lakó- és üzemi területeket

anélkül, hogy a különböző funkcionális követelményeknek megfelelő, jól szervezett egységet hoznának létre.

- b) Az ipari üzemek beékelődnek a lakóterületbe. Ily módon nehézségekbe ütközik mind az ipari üzemek, mind a lakóterület megfelelő fejlesztése, reorganizációja, a különböző funkciójú területek kölcsönösen zavarják egymást.
- c) Az ipari üzemek, gépkocsik, a lakások fűtése olyan mértékben szennyezik a várost (a talajt, a vizet és a levegőt), hogy az mindjobban veszélyezteti a lakosság egészségét.
- d) A városok nem rendelkeznek az egészségügyi okokból feltétlenül szükséges mennyiségű zöldterülettel, és a meglévő zöldterületek városon belüli eloszlása nagyon egyenlőtlen.
- e) A járművek a forgalmi utakat zajossá és veszélyessé teszik, sok a baleset. A fűrésztő közlekedés sok idejébe, energiájába és pénzébe kerül a lakosságnak, végső fokon sokba kerül a népgazdaságnak. A közlekedés megoldása (többszintes kereszteződés, parkolóhelyek, garázsok stb.) hatalmas költségeket emészt fel, miközben a helyzet a nagy beruházások ellenére egyre romlik.
- f) A nagyvárosok lakóterületei zsúfoltságuk, kiképzésük folytán általában nem biztosítják a korszerű, egészséges életfeltételeket.
- g) Az egyenlőtlen megoszlású, illetve elégtelen közintézmények nem képesek a lakosság igényeit kielégíteni.
- h) Elégtelenek a közművek. Építésük és üzemeltetésük bonyolultabb és drágább, mint a kisvárosban.

A kapitalizmus feltételei között kialakult fenti problémák eredményeképpen elméletben és gyakorlatban egyre jobban előtérbe kerül a nagyvárosok rekonstrukciójának, ill. a kisvárosok, középvárosok építésének és fejlesztésének kérdése, részint a nagyvárosok reakciójaként, részint — különösen a szocialista országokban — a tervszerű iparfejlesztés, ipartelepítés kapcsán. De a kisebb városok lakosságának növekedése spontán folyamatokat is tükröz. Pl. Angliában 20 év alatt (1931—51) a városi lakosság a következőképpen változott város csoportok szerint:

Városnagyság ezer lakosban	Lakosságcsökkenés, ill. növekedés %-ban
250 fölött	— 7,3
100—250	+ 6,3
50—100	+ 23,1
10—50	+ 15,1

Az Egyesült Államok városainak és városkörnyéki településeinek növekedése 1900—1950 között szintén jól mutatja a fejlődés irányát, mely még a 30-as évek gazdasági válsága közepette sem változott, csupán mértéke csökkent.

	Központi városok lakosságnövekedése %	Városkörnyéki települések lakosságnövekedése %
1900—1910	33,6	38,2
1910—1920	25,2	32,0
1920—1930	22,3	44,0
1930—1940	5,1	15,1
1940—1950	13,0	34,5

Hasonló tendencia figyelhető meg más országokban is. Mindez azonban nem jelenti azt, hogy a nagyvárosok veszítenek jelentőségükből. Ellenkezőleg azok tovább fejlődnek bizonyos mértékig változott formában, mint „óriásvárosok” („városszövevények”, „településhalmazok”), miután mind jobban befolyásuk alá vonták a környező kisebb települések egész sorát részint elősegítve, részint elnyomva azok fejlődését. Az ilyen nagyvárosok fejlődése mindenekelőtt ezeknek a környéki városoknak növekedése útján megy végbe. Az Egyesült Államokban pl. a 30-as és 50-es évek között 20 év alatt a környéki városok lakossága 3—3,5-szer gyorsabban nőtt, mint a szorosan vett nagyvárosok lakossága.

Az új települések képződése — mint a nagyvárosokból való kiválás, a nagyvárosból való menekülés bizonyos formája — állandóan folyik. Ez végső fokon megfelelő tervszerű irányítás mellett helyes irányzat lehetne. A baj ott van, hogy ezek az új települések

zömükben nem önálló, saját ipari bázissal, megfelelő közintézmény-hálózattal rendelkező települések, hanem „alvóvárosok” (dormitory towns), tulajdonképpen nem is „települések”, hanem csupán „lakótömbcsoportok”, amelyek olyan mértékben vannak ráutalva az alaptelepülésre, hogy csak növelik annak már amúgy is súlyos problémáit.

Számos fejlett kapitalista országban már régóta foglalkoznak a város környéki problémák vizsgálatával, amit elsősorban az alábbi kérdések tettek szükségessé:

1. A városok belterületének korszerű rekonstrukcióját szinte lehetetlenné teszi a telek-magántulajdon.
2. Az ipari termelés egyre nagyobb üzemekben koncentrálódik. A meglévő üzemek viszont annyira beszorultak a beépítési területen, hogy megfelelő fejlesztésük, modernizálásuk már nem lehetséges.
3. Az autóforgalom megbénítja a városi belterületek életét.
4. A városi belterületek egyre jobban elmaradnak a korszerű egészségügyi követelményektől.
5. A városok belső területeinek rekonsztukciós tervei felvetik a beépítés, laksűrűség fellazításának szükségességét.
6. A városkörnyéken olcsó területek állnak rendelkezésre iparfejlesztési és lakáscélokra.
7. A II. világháború után a nukleáris háborútól való félelem kényszeríti a hatóságokat a túlszűfolt városok decentralizációs lehetőségeinek keresésére.

Az elmondottak váltották ki azt a világszerte széles körű elméleti tevékenységet, amely a korszerű kisvárosok („optimális méretű” városok), elsősorban a nagyvárosok decentralizációját elősegítő „önálló bolygóvárosok” tervezésére és építésére irányul.

Az elméleti tevékenység eredményeképpen számos kísérlet meg is valósult. E kísérletek sok fontos részletkérdésben felhasználható eredményekre vezettek. Ugyanakkor bebizonyították, hogy önmagukban nem alkalmasak a főkérdés, a kapitalista nagyváros decentralizációjának megoldására. Nem alkalmasak arra sem, hogy — mint azt politikai célokból helyenként hirdetik — tömegméretekben megoldják a kapitalista országok súlyos lakásproblémáját.

A szocialista országokban és így hazánkban is a tervgazdálkodás, a fokozott ütemű iparosodás következtében különösen nagy jelentőségű a máris erőteljesen jelentkező gyors városiasodásra, illetve a meglévő városok to-

vábbi fejlődésének megfelelő irányítására való hatékony felkészülés. A bolygóvárosok tervezésének és építésének tanulmányozása a nagyvárosok decentralizálásán túlmenően igen sok tanulsággal szolgálhat általában városiasodó településeink, egész településhálózatunk fejlesztése szempontjából.

Az egyes országok elmélete és gyakorlata számos eltérő vonást mutat az illető ország történeti, földrajzi, gazdasági és egyéb adottságainak megfelelően.

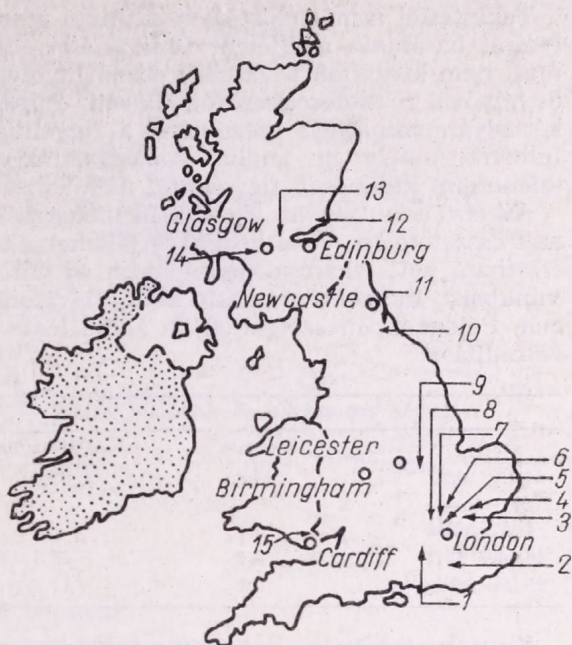
A fentiek figyelembevételével kíséreljük meg a továbbiakban a — véleményünk szerint — legérdekesebb példákat áttekinteni és azokból a tapasztalatokat röviden összefoglalni.

*

Anglia* mint a legrégibb, nagy múltú, fejlett iparral rendelkező kapitalista ország különös súllyal érzi már hosszú idő óta a nagyvárosok egyre nyomasztóbb gondjait. Ha a század elején még uralkodó volt az a nézet, hogy a nagy agglomerációk gazdaságába, fejlődésének irányításába való állami beavatkozás csak bajt okozhat, hogy a nagyvárosok problémái idővel önmaguktól meg fognak oldódni, a tapasztalat, különösen a két világháború közötti fejlődés tanulságai szétzúzták ezt az illúziót. A kérdés tanulmányozásával foglalkozó Barlow-bizottság 1940-ben nyilvánosságra hozott jelentése erélyes állami beavatkozást sürgetett. E jelentésre támaszkodva az angol kormány a II. világháború alatt szerzett rendkívüli hatalmát megkísérelte felfedezni, hogy — a háborús károk helyreállításán túlmenően — biztosítsa az ipari fejlődésnek az ország területén való egyenletesebb megoszlását, munkaalkalmakat teremtsen az ország elmaradottabb és munkanélküliség sújtotta területein, megakadályozza a már amúgy is túlszűfolt nagy agglomerációk további mértéktelen növekedését, ill. megkezdje azok decentralizációját.

A hatékony intézkedéseket számos tény sürgette és sürgeti. Anglia a világ negyedik legnagyobb népsűrűségű országa (Hollandia 336 fő/km², Belgium 293 fő/km², Japán 243 fő/km², Anglia 211 fő/km²). A lakosság 80%-a él városban, és ennek felé a hat nagy konurbáció valamelyikében, amelyek egy-egy nagyobb város körül koncentrálnak (London, Birmingham, Manchester, Leeds, Liverpool és Newcastle körül).

* Az angol városépítési elmélet és gyakorlat múltja és jelene világviszonylatban vezető helyet foglal el. Az angol városépítés kérdéseivel a Településtudományi Közlemények 12. számában a szerző már részletesebben foglalkozott (Deák Sándor: London városépítési problémái). Ezért az ott már kifejtettakat nem kívánjuk megismételni.



Anglia háború utáni „új városai”.

1 Bracknell, 2 Crawley, 3 Basildon, 4 Harlow, 5 Welwyn, 6 Stevenage, 7 Hatfield, 8 Hemel-Hempstead, 9 Corby, 10 Newton-Aycliffe, 11 Peterlee, 12 Glenrothes, 13 Cumbernauld, 14 East-Kilbride.

Az országon belüli aránytalanságok megszüntetésén túlmenően az irányított, koncepciózus lakóterület-fejlesztés, lakásépítés mellett szól a lakásállomány állapota is: kb. 1/3-a 75 évnél, 1/6-a 100 évnél régebbi lakás.

Mindezek a kérdések a II. világháború után különös élességgel vetődtek fel részben politikai szempontok kapcsán, de különösen gazdasági okokból, mivel a háború pusztításai és a háború utáni gazdasági fejlődés folytán számos új üzem, ipartelep létesítésére került sor, és ezek tervszerű vagy spontán elhelyezkedése a fennálló problémák megoldásához, ill. súlyosbodásához járult hozzá.

Sürgették továbbá egy új városhálózat-szerkezet elvi kialakítását stratégiai megfontolások is, mivel a háborús tapasztalatok is élesen rávilágítottak a túlszűfolt városok rendkívüli veszélyére.

Ezért a kormány — kapitalista viszonyok között eddig példa nélkül álló — tervet dolgozott ki 15 új város építésére, ami részét képezte egy további nagyszabású fejlesztési-rendezési koncepciónak.

A 15 város közül 10 nagyvárosok decentralizációját szolgáló önálló bolygóváros, ebből 8 van London körzetében: Basildon, Harlow, Stevenage, Welwyn, Hatfield, Hemel-Hempstead, Bracknell és Crawley, 2 pedig Glasgow körzetében: East-Kilbride és Cumbernauld.

Tekintettel a már előzőekben említett, e folyóirat hasábjain megjelent ismertetésre, ezúttal nem kívánunk e városok eredményeivel és hibáival részletesebben foglalkozni, csupán két olyan tanulságra szeretnénk a figyelmet felhívni, amely az angliai tapasztalatokból számunkra különösen figyelemre méltó.

Az első tanulság az új városok lakosságának összetételére vonatkozik, és jóllehet előrelátható volt (akárcsak a mi hazai új városainkban), mégsem részesült kellő figyelemben. Példaképpen szolgáljon az alábbi összehasonlítás:

Lakosság kor szerinti megoszlása %-ban		
	Crawley	Nagy-London
44 év alatt ezen belül	88,3	62,4
4 év alatt	15,3	6,8
45–64 éves	9,4	26,5
65 év felett	2,3	11,4

Fentiek alapján az is természetes, hogy az új városok születési arányszáma kb. kétszerese az országos átlagnak.

Mindebből következik, hogy e városokban mindenekelőtt a közintézmény-hálózatot illetően a normák bizonyos felülvizsgálatára van szükség, ill. tekintettel arra, hogy a lakosság ilyen megoszlása csak átmeneti jellegű, és később a város „öregedésével” az országos átlaghoz fog közeledni, egyes közintézmények méretezésénél is átmeneti megoldásokat kell találni.

Véglegesebb jellegűnek lehet tekinteni azt a (egyébként szintén természetes és előrelátható) jelenséget, hogy az új városokban különösen magas a kvalifikált és alacsony a szakképzetlen dolgozók aránya:

	Crawley	Nagy-London
szakképzetlen vagy betanított munkás %-ban	12,9	23,7

ami szintén módosítónak hat ki bizonyos normákra.

A másik fontos tanulság a bolygóvárosok építésének fő célját: a decentralizációt érinti.

Mint említettük, az új városok építésének megindítása csak kezdetét jelentette egy országos rendezés végrehajtásának, amelynek teljes hatékonysága csak úgy volt biztosítható, ha együtt jár egy sor más tervszerű intézkedéssel. Becslés szerint mintegy 50 új város építése lett volna szükséges.

A kezdeti sikerek után azonban a terv végrehajtása megtorpant. A kormány szemben találta magát a nagyvállalatok és a helyi tanácsok meg nem értésével, önző érdekeivel és

rövidlátásával, kénytelen volt fokozatosan feladni háborús teljhatalma folytán szerzett pozícióit. Az 1951-ben uralomra jutott konzervatív kormány már teljesen lemondott a program további lépéseinek teljesítéséről. Ennek következtében ismét egyre jobban érvényesülnek a nagyvárosok expanzióját kiváltó erők. Mindenekelőtt a főbb centrumokban, elsősorban Londonban figyelhető meg a munkaalkalmak koncentrációjának növekedése. London központjában gyorsan épülnek az új létesítmények, éppen azok, amelyeket a terv mindenekelőtt meg akart akadályozni (1956-ban a City-ben 550 000 m² irodafelület építése volt folyamatban). Az ellenőrzés gyengülésével a főváros ismét nagy szívóhatást gyakorol a vidékre, miközben a túlszűfolt városrészek lakossága fokozódó ütemben menekül a külső övezetekbe, a zöldövezetbe, amelyek települései sokkal gyorsabban nőnek, mint azt a terv előírta, így módon lehetetlenné téve és felborítva a tervszerűség érvényesülését a fejlődésben.

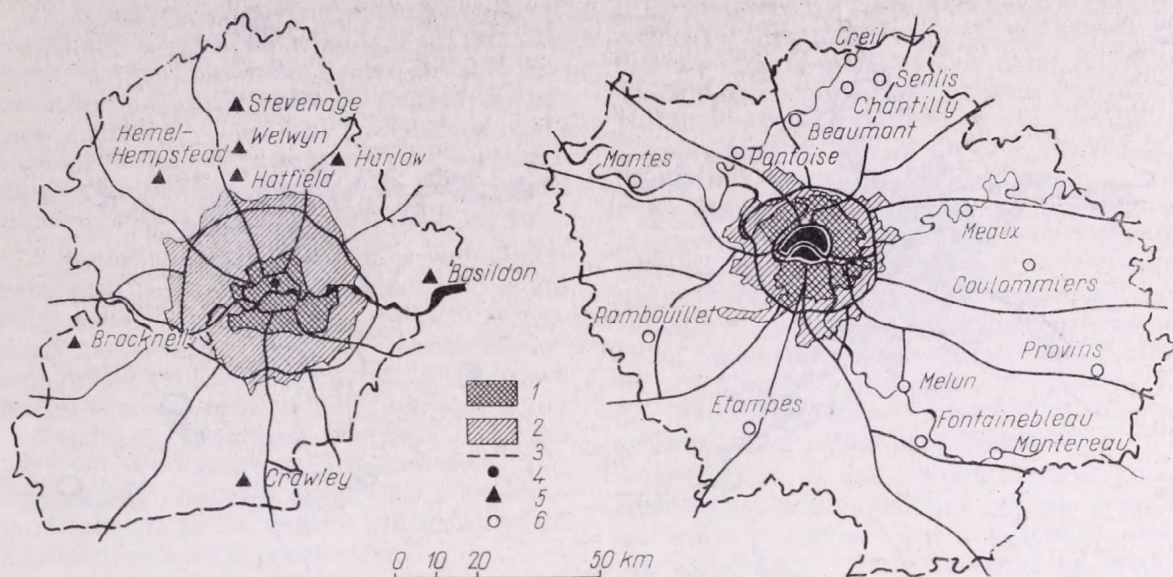
Ezt tükrözi Nagy-London lakosságának alakulása:

	1921 ezer fő	1954 ezer fő	Különbség %
Belső városi övezet	5945	4631	– 22
Ezen belül London grófság	4600	3322	– 28
Belső peremvárosi övezet	1250	2734	+ 120
Külső peremvárosi övezet (zöldövezet)	320	1168	+ 265
Külső mezőgazdasági övezet	960	1727	+ 80

Ahelyett, hogy a nagy központok munkaalkalmait korlátoznák az elmaradottabb területek javára, hogy szorgalmaznák az új építkezések nagy egységekben való összpontosítását, hogy biztosítsák a „megtervezés” rendkívüli előnyeit — a messze tekintő, hosszú lejáratú állami beruházások visszavonása, ill. hiánya ismét a kisebb rendellenességek kiküszöbölgetésére degradálja a háború utáni években oly biztatón indult angol városépítést.

Franciaország iparának eloszlása az ország kedvező földrajzi, természeti, gazdasági adottságaihoz viszonyítva meglehetősen egyenlőtlen. Az országot általában a viszonylag alacsony népsűrűség jellemzi: 80 lakos/km².

Az ipar aránytalan eloszlása, jelentős részének kevés nagyváros körül való koncentrációja felveti a városok egészségtelen, tervszerűtlen fejlődésének, illetve az orvoslás szükségességének kérdését. Elsősorban Párizsban jelentkezik a sürgős beavatkozás igénye. Annál is inkább, mivel a II. világháború utáni



London és Párizs környéke.

1 London grófság — Szajna megye 2 Nagy-London — Nagy-Párizs, 3 Régióhatár 4 Központ, 5 Új bolygóvárosok, 6 Meglévő városok.

időszakban a figyelmet elsősorban a vidéki rekonstrukciók kötötték le, miközben a főváros — mely évenként mintegy 120 000 embert vonz magához — fejlődésében spontán tendenciák érvényesültek. Tizenöt év alatt Párizs környékének lakossága 1 800 000 fővel, míg maga Párizs lakosszáma csak 250 000 fővel emelkedett.

A francia városépítők folyamatban levő vizsgálatait az alábbi fő kérdésekre keresnek választ.

1. Hol nyújtanak egyes út- és vasúthálózati tengelyek — laza beépítésük folytán — lehetőséget új lakónegyedek, új városok létesítésére?
2. Milyen mértékben és hol szükséges elmozdítani a meglévő bolygóvárosok további fejlesztését?
3. Szükséges-e, és milyen távolságra Párizstól új városok létesítése?
4. Vajon nem célravezetőbb-e új települések létesítése helyett a már kiépült települések újjáépítésére, felújítására, fejlesztésére koncentrálni az erőket?

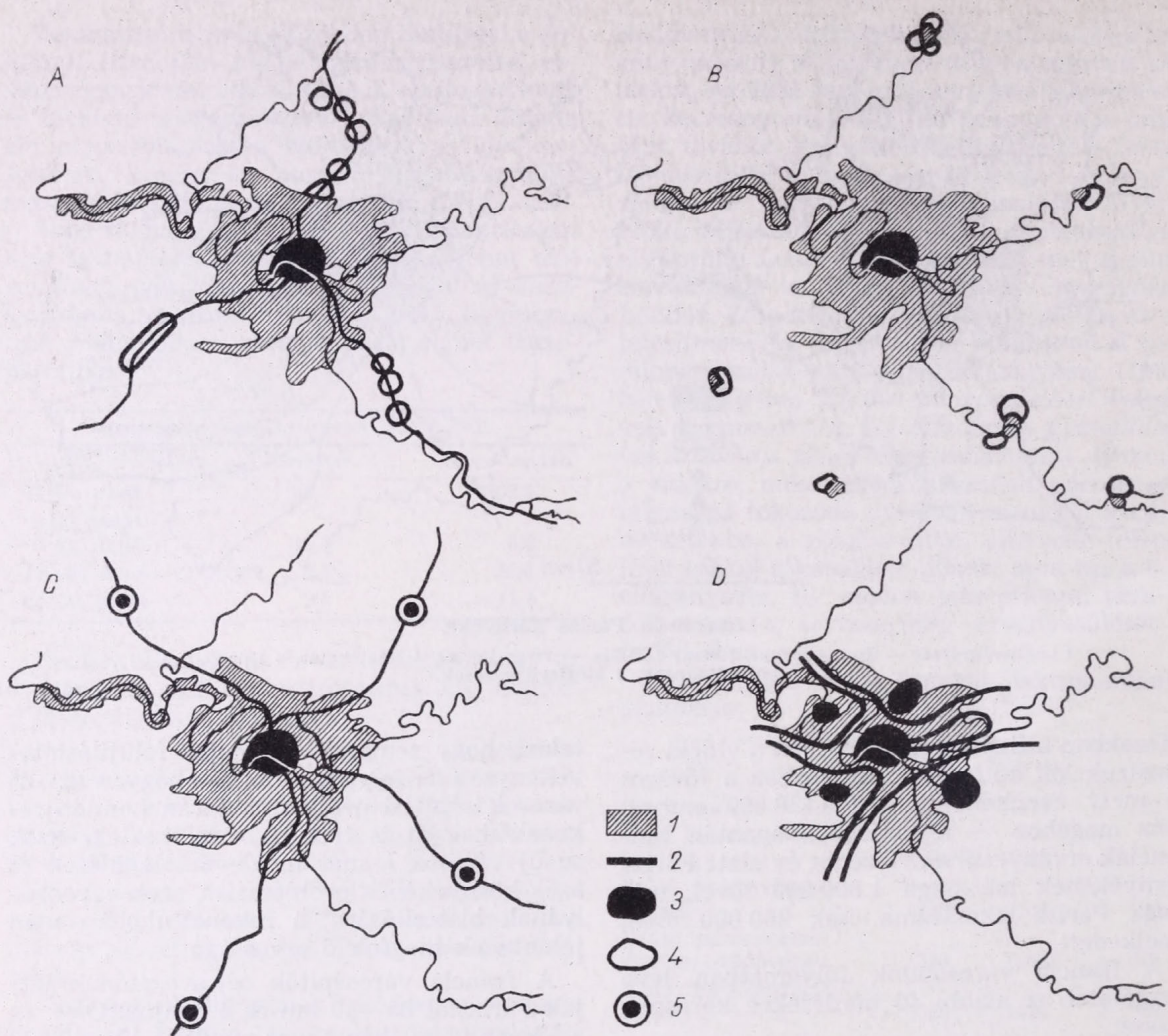
A Párizs környéki villamosított vasúthálózat lehetőséget nyújtana az angliai „új-vasárosok”-hoz hasonló, a fővárostól 20—45 percre levő bolygóvárosok létesítésére. Ezek kétségtelenül a legkorszerűbb elvek alapján építhetők és alkalmasak a párizsi problémák enyhítésére. Ugyanakkor azonban gyakorlatilag olyan erőfeszítést jelentenek, amely felté-

telezi, hogy semmiféle jelentős felújítási tevékenység ne folyjék — mint ahogyan az „új városok” építési programja során London rekonstrukcióját is tudatosan lefékezték. Ezek az új városok a már meglévő települések és azok környékének problémáira, azok egyensúlyának biztosítására, a rekonstrukcióra nem jelentenek megfelelő orvosságot.

A francia városépítők célravezetőnek látják Párizstól 35—60 km-re a Szajna, Oise és a Marne völgyében egyes meglévő 15—40 000 lakosú városok fejlesztését, ami egyik eleme lehetne a regionális rendezésnek anélkül, hogy az egyes települések lakosságát megtöbbszöröznék. Ily módon lehetőség nyílna 5—10 év alatt mintegy 50 000 lakás építésére párizsi lakosok részére.

Másik célravezetőnek látszó megoldás a nagy forgalmi tengelyek fejlesztése. Párizs területének természetes fejlődése több mint fél évszázada gyűrűs-sugaras, többé-kevésbé a vasútvonalak mentén polipszerűen terjeszkedő. A vasút villamosításával, kényelmesebbé, gyorsabbá válásával fokozódik a város területi szétterjedésének veszélye. Ezért indokolt lenne egyes — gondos vizsgálat alapján kiválasztott — tengely menti településeknek oly módon való fejlesztése, hogy azok idővel teljesen önálló városokká váljanak, saját vonzási körzettel.

A közelmúltban felmerült egy — az eddigi tervekkel gyökeresen ellentétes — javaslat



Javaslatok Párizs környékének rendezésére:

A vasútvonal menti új alvóvárosok, B meglevő települések fejlesztése, C új önálló bolygóvárosok, D peremvárosok rekonstrukciója; 1 meglevő település, 2 vonzáskörzet határa, 3 településközpont, 4 új település, 5 új önálló település.

Párizs fejlődésével kapcsolatban, amely javaslatot a „L'architecture d'aujourd'hui” által létrehozott, tekintélyes építészekből álló bizottság dolgozott ki.

A javaslat abból indul ki, hogy már ma is naponta 700 000 ingázó érkezik a fővárosi fejpályaudvarokra. A város környéki települések fejlesztése csak növelné a központ „gutautási” veszélyét, míg a külvárosok „vérszegénységben szenvednek”. A bizottság tehát az eddigi elképzelések helyett egy „párhuzamos város” (cité parallèle) létesítését javasolja, mely „nem helyezkedne szembe Párizssal, hanem kiegészítené azt”.

Ez a város, amelyet induláskor 1 millióra

terveznének, de amelynek biztosítanák terjedési lehetőségét (nem Párizs irányában), a főváros közelében helyezkedne el oly módon, hogy a két város közti távolság ne haladja meg a 30 perces közforgalmi közlekedést. A két város között elterülő nagy közpark mint sorompó biztosítaná a városhatárok rögzítését.

Ez a „párhuzamos Párizs” igen nagy lakossűrűségű lenne, ami lehetővé tenné minimális területfelhasználás mellett is a zöldterületek növelését. Az új város sok intézményt, közhivatalt vonna el a mai Párizsból, és így megkönnyítené a régi Párizs területének rekonstrukcióját is, megőrizve annak legnemesebb, a történelem folyamán kialakult hagyományait.

Ez a terv sokkal fiatalabb annál, semhogy megfelelő vizsgálatok, még inkább tapasztalatok alapján bírálható lenne. Érdeklődésre azonban már csak azért is számot tarthat, mert homlokegyenest más irányban keresi a kapitalista nagyváros kaotikus növekedésének megrendszabályozását, mint az eddigi „decentralizációs kertvárosos” nyugati tervek.

A tervet kidolgozó szakembereket alighanem az a felismerés, ill. tapasztalat vezette, hogy mind Párizs, mind más nyugati nagyvárosok (London, New York stb.) esetében eredménytelenek maradtak a „gutaütés” megszüntetésére, a decentralizációra irányuló eddigi erőfeszítések. Felmerül azonban a kérdés, hogy vajon a választott út felelős-e az eddigi kudarcokért? Képes-e egyáltalán a kapitalista társadalom tartós, hatásos ellenszert találni a fennálló telepítési problémákra?

A „L'architecture d'aujourd'hui bizottság” javaslata eleve abból indul ki, hogy a város lakosság-növekedését nem kívánja korlátozni. De a „párhuzamos város” azzal, hogy egyenesen vonzani fogja a lakosságot nemcsak a régi városból, hanem a vidékről is, tovább fogja növelni a két város környékét, valamint az országon belüli aránytalan és egészségtelen centralizációt, a vidéki városok rovására, előreláthatólag azok visszafejlődését, stagnálását fogja eredményezni.

Mindkét út: a bolygóvárosok és a párhuzamos városok útja lehet adott esetben indokolt, célravezető. De csak akkor, ha azt az egész településhálózat gazdasági adottságainak szem előtt tartásával, a regionális tervbe beágyazva, valamennyi következményét figyelembe véve alkalmazzák, és ha a terv szerinti megvalósulását szilárdan biztosítani tudják.

A Német Szövetségi Köztársaság területén a II világháborúban az összes lakófelületnek mintegy 20%-a, kb. 2,5 millió lakás, illetve 125 millió m² lakófelület pusztult el (főképpen a nagy ipari városokban). (Nyugat-Berlin 900 000 lakásának 66%-a, München 180 000 lakásának 55%-a, a Ruhr-vidék lakófelületének kb. 50%-a pusztult el, 20%-a súlyosan sérült, és csak 30%-a maradt épen.)

A hatalmas szükségletnek megfelelően és az erőteljes külföldi segítségre támaszkodva nagyarányú lakásépítési tevékenység indult. A gazdaságosság és a sürgősség szem előtt tartásával a rekonstrukció főképpen olyan városrészekben öltött nagy méreteket, ahol nem kellett meglevő lakásokat tömegesen lebontani.

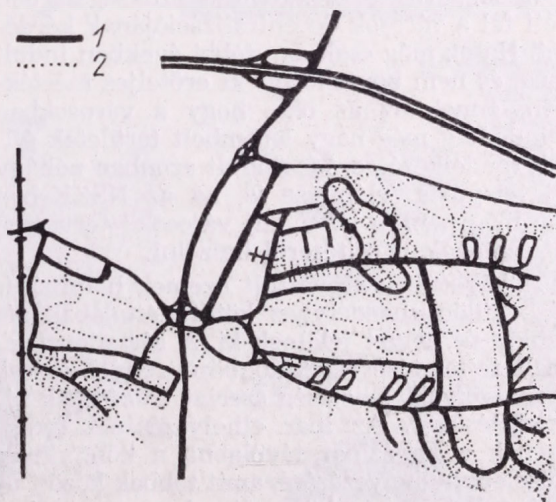
Hivatalosan a legégetőbb lakáshiányt 2,5 millióban állapították meg, de már 1949–56-ban 3,5 milliót építettek fel. Ezzel az NSZK az 1000 főre épített lakások számarányát tekintve világviszonylatban az élre került, és ezt az elsőséget 1957-ig tartotta, amikor is a Szovjetunió megelőzte.

Az építkezések nem mindenütt folynak kelő tervszerűséggel. Főképp a telek-magántulajdon következtében a városok fejlesztésénél nagymértékben érvényesülő ösztönösség hátráltatja a városépítés érdekeinek érvényesülését. Ugyanakkor a tervszerűen alapos elméleti és vizsgálati anyaggal alátámasztva folyó építkezések számos előremutató, tanulságos gyakorlati példát eredményeztek.

Igyekeznek a nagyvárosok zsúfolt beépítését jelentősen fellazítani. Így pl. Nyugat-Berlinben a háború előtt a központi területek laksűrűsége 1000 fő/ha, egyes területeken az 1500 fő/ha-t is elérte. A városrendezési terv mintegy felére kívánja a laksűrűséget csökkenteni, a maximumot a központban 500 fő/ha-ban, a külső területeken 2–300 fő/ha-ban állapítja meg.

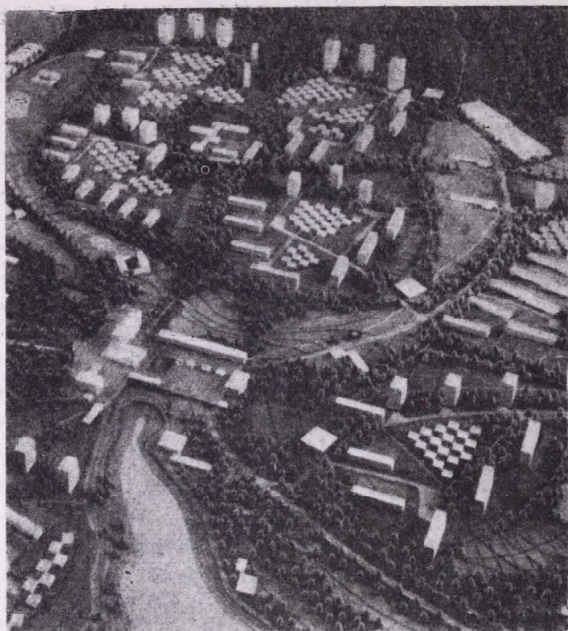
Nagy laksűrűségű negyedekben kerülnek a beépítés mindenféle emelését (emeletráépítés, tetőtérbeépítés), mert ez növeli a szükséges közintézmény-felületet, terheli a forgalmat, autóparkolókat stb.

A nagy laksűrűségek csökkentését egybe-kapcsolják a zöldterületi rendszerek kiépítésével. Gondot fordítanak a zöldterületek révén a tájjal való jobb kapcsolat kialakítására. A beépítetlen területek gazdaságos üzemelte-



Sennestadt nyugatnémet bolygóváros forgalmi sémája;

1 autótűt, 2 gyalogút.



Aachen melletti bolygóváros modell-fényképe.

tése, gondozottságának biztosítása végett igyekeznek e területeknek megfelelő funkciót biztosítani: iskolaudvar, játszótér, kultúrpark, kiállítási terület, sportterület stb. Átlagosan 20 m²/fő zöldterületet írnak elő a nagyvárosokban. Helyenként e zöldterület jelentős részét a bérházban lakók részére a közelben kis magánkertek formájában biztosított zöldterületek teszik ki, amelyek lehetnek gyümölcsösök is. Így pl. az északnémet városokban (Hannover, Kiel, Bremen) 6 lakásra jut egy gyümölcsös.

A laksűrűség csökkentése szükségszerűen veti fel a városok decentralizációjának kérdését. Ha ez még csak az utóbbi években indult meg, és nem bontakozott ki erőteljes mértékben, ennek az az oka, hogy a városokban mindeddig még nagy lerombolt területek álltak rendelkezésre. Megindult azonban néhány új település felépítése is, ha az NSZK-ban ma még nem is lehet „új városok” tervszerű hálózatainak létesítéséről beszélni.

A háborúban elpusztult üzemek helyreállítása külön engedélyhez kötött, általában részükre új helyet jelölnek ki. A sértetlen üzemek fejlesztését is különböző rendelkezések szabályozzák, lehetőség szerint előkészítik ki-telepítésüket. Az ipar elhelyezésénél törek-szenek a nehézipar távolabbi, a könnyűipar közelebbi elhelyezésére, amit többek között az is indokol, hogy a könnyűiparban nagy számban foglalkoztatott nők gyorsabban érhessek el otthonaikat.

A nagyvárosok decentralizációját részben a központban túlságosan tömörült közintézmények széttelepítésével is szolgálják. Figyelmet fordítanak a város adminisztratív és város-szerkezeti összefüggéseire is. (Így pl. Hannoverben az általános terv külön központot jelöl ki a tartományi és külön a városi szintű közintézmények részére.) Másrészt a nagyvárosok körül az alvó- és bolygóvárosok sora áll tervezés vagy építés alatt.

A skandináv országok városépítése sajátos körülményeik — politikai, gazdasági, földrajzi adottságaik — folytán sok tekintetben különbözik más európai országok városépítésétől.

A skandináv fővárosok viszonylag nem nagyok. Lakosszámuk (peremvárosok nélkül):

Stockholm	806 000 fő,
Oslo	467 000 fő,
Helsinki	437 000 fő,
Koppenhága	734 000 fő.

Valamennyi fontos tengeri kikötő, így topográfiai adottságaik döntően meghatározzák fejlődésüket: Helsinki a tengertől legyező alakban terjed, Stockholm területét csatornák, szigetek, szabdalják ill. kapcsolják a tengerhez, csak D-re és Ny-ra tud terjeszkedni, hasonlóképpen D és Ny a terjeszkedési lehetősége Oslónak is.

Nagy-Stockholm lakosszáma kb. 1 millió. Terv szerint 1970-re eléri az 1,3 milliót. A lakosság több mint 2/3 részét peremvárosi körzetekben kívánják elhelyezni. Az általános terv a várost erősen decentralizálja, a város területét öt nagy adminisztratív és építészeti egységre osztja.

Egyik egység magában foglalja a régi város területét és annak közvetlen környékét, a második tartalmazza a régi perembeépítést, a fennmaradó három pedig az új peremvárosokat Stockholmtól Ny-ra és D-re: Vällingby-t, Hegdalen-t és Farsta-t.

A peremvárosok és a főváros közötti, valamint az egyes peremvárosok egymás közötti jó kapcsolatát gyorsforgalmi autópályák és villamosított gyorsvasutak (metró) biztosítják, amelyek egymással párhuzamosan haladnak. Az egyes városrészeket zöldterületek választják el egymástól. Az új lakónegyedeknél további üzemek ide telepítésével számolnak. A terv szerint a félautonóm peremnegyedek lakosságának 30—50%-a az ipar alapágazataiban dolgozik, ezért különösen fontos a főközponttal való jó forgalmi kapcsolat, valamint az állomások közelsége a lakóterülethez, a metróállomás központos elhelyezése, ill. a la-

kóterület tömörítése. Ily módon a vasútállomás döntő szerepet játszik a település életében, közvetlenül kapcsolódik a társadalmi-kereskedelmi központokhoz. A lakókomplexumok távolsága a központtól, ill. a megállóktól 500—900 m. Az új negyedek szerkezetét az határozza meg, hogy az iskolák, tömegközlekedési megállók, munkahelyek, pihenő- és sportterületek gyalog elérhetők legyenek. A fentiek is indokolják, hogy a központ magas beépítésű, a szélek felé a beépítés fokozatosan megy át alacsonyabba, telkes beépítésbe, majd zöldterületbe.

Oslo beépítése kevésbé sűrű, mint Stockholmé vagy más nagyvárosoké (általában 400 fő/ha), amennyiben még a városközpont 12,5 km²-es területén sem éri el a laksűrűség a 200 fő/ha-t.

A peremövezet decentralizált jellegű, a beépítés körzetekre tagozódik, és nem fogják össze olyan központok, mint Svédországban.

Csak újabban kezdenek bolygóvárosok építésével foglalkozni. Egy bolygóváros, Lam-

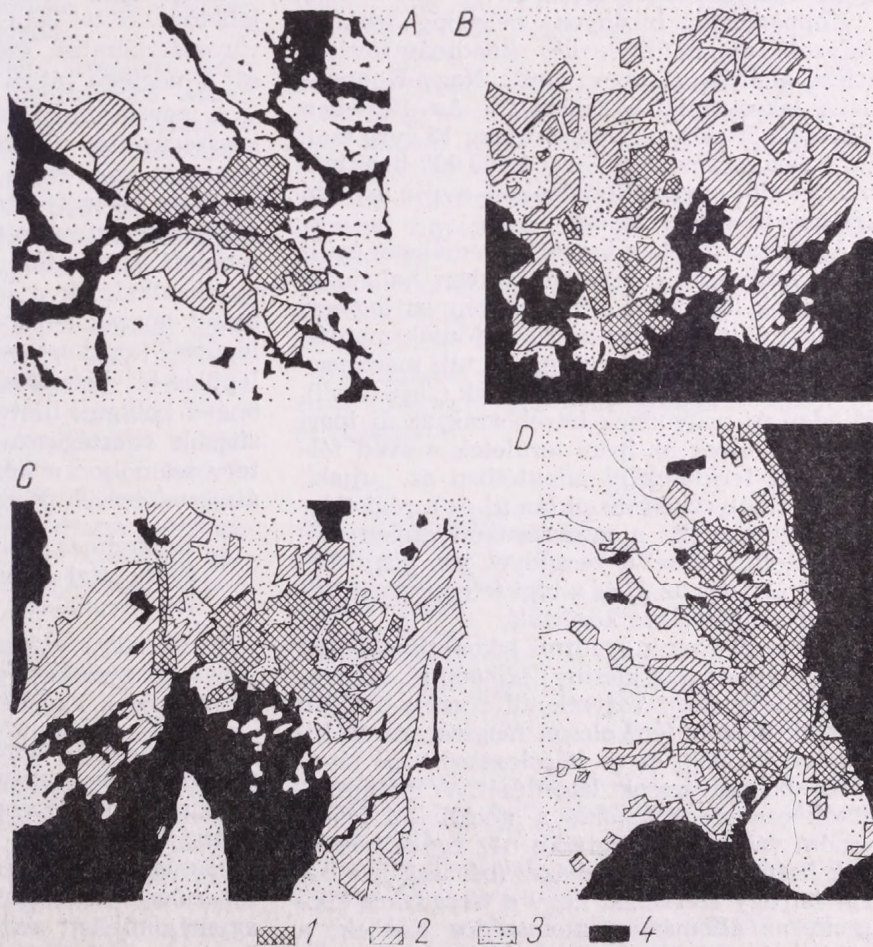
bertsetter építése folyamatban van, Mangle-rud tervezés alatt áll.

Az általános terv szerint Nagy-Oslónak 700 000 lakosa lesz.

Helsinki félautonóm településekkel való perembeépítésének tervét 1918-ban Saarinnen dolgozta ki. Ez a terv képezi ma is a városfejlesztés elvi alapját, amennyiben a mai igényeknek is megfelelően következetesen érvényesíti a decentralizáció elvét, a peremterület zöld gyűrűvel övezett negyedeit szervesen kapcsolja a főváros szerkezetébe.

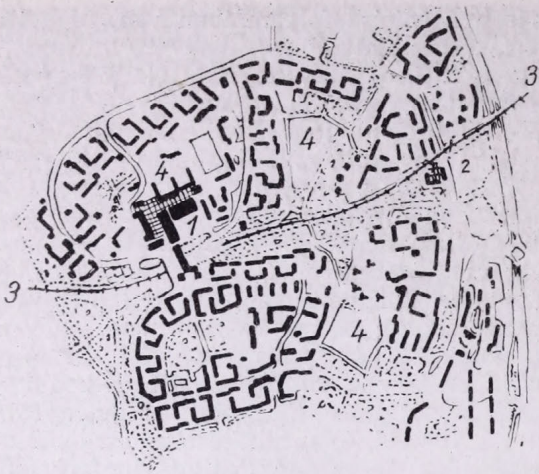
Helsinki új általános rendezési tervét a Saarinnen-terv felhasználásával 1954-ben dolgozták ki. Ez a terv nagyobb peremnegyedeket irányoz elő, és módosításokat eszközöl az úthálózatban (a megnövekedett autóforgalom igényeinek megfelelően), megszünteti a lakónegyedeken keresztüli átmenőforgalmat, új rendszerű forgalmi csomópontokat létesít.

Helsinkitől nyugatra a Hagelund nevű városrész területén épül Helsinki legkorszerűbb peremtelepülése: Tapiola. Az a körülmény,



A skandináv országok fővárosainak fejlesztési sémája;

A Stockholm, B Helsinki, C Oslo, D Koppenhága; 1 jelenlegi lakóterület, 2 fejlesztési terület, 3 zöldterület, 4 vízfelület.



Hegdalen és Bandhagen, Stockholm új alvővárosai;
1–2 központ, 3 helyi gyorsvasút, 4 iskolaterület

hogy az új városrészben nincsenek az egész-
ségre káros üzemek, iparágak, lehetővé teszi
az üzemi munkahelyeknek nem a periferián,
hanem a központban, a lakóházak közvetlen
közelében való elhelyezését is.

Koppenhága bizonyos mértékig sajátos
helyzetű, amennyiben más skandináv főváro-
soktól eltérően síkságon épült. Nagy-Koppen-
hága lakosszáma 1 125 000 fő. Az 1951-ben
elkészült általános rendezési terv 15 évre szól,
és a lakosszámot 1966-ra 1 400 000-ben írá-
nyozza elő, egyben lehetőséget nyújt további
300 000 fő elhelyezésére.

A város területe a tengertől radiálisan épült
be, a főútvonalak legyező alakban haladnak.
E fő utak, valamint a hasonlóképpen legyező
alakban újonnan tervezett autófóutak mentén
helyezkednek el a városhatáron túli már meg-
levő, ill. a tervezett új települések („ujj-terv”).
Minden új negyednek létrehozzák az új ipari
területét. Ezek az ipari területek a svéd fél-
autonóm területekkel ellentétben az „ujjak”
tövében helyezkednek el (az új és a régi tele-
pülés között). Ez a módszer kétségtelen elő-
nyei mellett azzal a veszéllyel jár, hogy éle-
sen elválasztja az új és a régi települést, mint-
egy sorompót alkot közöttük.

A peremvárosok együttes lakosszáma a terv
szerint viszonylag kicsiny: 120 000 fő. Kedve-
ző adottság, hogy közvetlenül a város határán
szabad, beépítetlen, olcsón megszerezhető te-
rületek vannak, és ez fölöslegessé teszi távo-
labbi bolygóvárosok létesítését. A peremvá-
rosok rendszere hasonló a stockholmi félau-
tonóm városok hálózatahoz. Az egyes negye-
dek beépítése kollektívházas (bérházas), a be-
építést úgy szervezik, hogy a társadalmi köz-
pont, az állomás, a szomszédos tömbök, a
zöldterület stb. gyalogosan elérhető legyen.

A skandináv országok városépítése — ha
mágn viseli is az egyes országok sajátos je-
gyeit — sok hasonlóságot mutat. Bizonyos ér-
telemben — mindenekelőtt a városok léptéke-
ben — közeláll a mi hazai problémáinkhoz
is. Ezért célszerű az itteni tapasztalatokat rö-
viden összefoglalni.

A skandináv ipari nagyvárosok mai fejlő-
dését nagymértékben meghatározza a viszony-
lag késői iparosodás és az ipar szétszórta, de-
centralizált jellege, ennek folytán nagy, beépí-
tetlen területek maradtak a város környékén.
E beépítetlen területeken az alacsony telek-
árak is buzdítanak az építkezésre, a fejlesztés
ideirányítására.

Az ipar ilyen fejlődése, valamint a viszony-
lag kisebb városnagyságok következtében a
skandináv országokban szükségtelen volt az
anyavárostól nagy távolságra levő és ezáltal
nagyobb önállóságra berendezett bolygóváro-
sok építése. Helyettük a városközponttól 10—
15 km-re létesített alvővárosok és félautonóm
városnegyedek rendszere fejlődött. Az ipari
területek egymástól való nagyobb távolsága
lehetővé tette zöld „csápok” bevezetését a
városszerkezetbe, ezek szerves összekapcsolá-
sát a meglevő városi zöldterületekkel.

A már meglevő város környéki települések
korszerűsítése céljából fejlett kiszolgáló köz-
pontokat szerveznek, melyek részben a helyi
lakosság fokozott kényelmét, részben a belvá-
ros tehermentesítését szolgálják. Az ilyen tár-
sadalmi központok, valamint a koncentrált
munkaalkalmak a lakóterületek olyan rend-
szerét hozzák létre, melyek egy-egy „alapte-
lepülés” körül szerveződnek. Ezek az „alapte-
lepülések” bizonyos átmenetet képeznek az
önálló bolygó-, illetve alvőváros között. Léte-
sítésük szükségessé tette, hogy az általános
terv számoljon a közlekedési hálózat jelentős
átstrukturálásával. E rekonstrukció célja:

1. Kényelmes gyorsforgalom biztosítása a
központtal gyorsforgalmi utak („kirepí-
tő” útvonalak), gyorsvasút révén;
2. elkerülni a tranzitforgalmat a központ-
ban gyűrűs vagy félgyűrűs elterelő út-
vonalak létesítése útján.

A skandináv országok városfejlesztése so-
rán az egyes negyedek közti kapcsolatot kü-
lönözösképpen biztosítják az alapváros közle-
kedési rendszere, a topográfiai adottságok, a
gazdasági lehetőségek szerint: pl. Tapiolában
autóbusz, Göteborgban villamos és autótűt
egymás mellett és Lambertseterben vasút.
Legjobb közlekedési megoldásnak látszik a

gyorsforgalmi metró, ill. villanyvasút és a vele párhuzamos autót.

Az új város környéki települések (peremvárosok) közlekedésének gyakori sajátossága a lakó- és közlekedési utak határozott szétválasztása, a főközlekedési utak (gyorsforgalmi utak) elkerülük a lakott helyeket.

A lakóegységeket rendszerint zsákutcák, hurokutcák szolgálják ki. A gyalogos- és a gyakran velük együtt futó kerékpárutak általában a tömbökön belül haladnak. Ezek keresztezését a forgalmi utakkal kétszintesen oldják meg. Egyes esetekben (pl. Tapiola) a helyi adottságoknak megfelelően az úthálózatot a minimumra csökkentik, a gyalogjáróknak csak kis „ösvényeket”, télen pedig síutakat adnak.

Fejlett garázshálózatot biztosítanak (egy- és többszintes, földalatti—földfeletti). Építenek 4—600 férőhelyes, ill. egyszintesnél 50—100 férőhelyes és 5—20 férőhelyes kis garázsokat.

A 24 000 lakosú Vällingbyben (a központ 60—80 000 főt szolgál ki) 3100 férőhelyes parkolót terveztek, ebből 600 kocsit többszintes nyitott garázsban a központba való beérkezés helyén kívánnak elhelyezni.

A beépítés jellege kétféle: tömör és szétosztott. Tömör általában a nagyvárosba vezető főutak mentén, a központ körül pontház és szekciós, félig zárt udvarokkal, egymás melletti tömbökkel (pl. Vällingby). Szétosztott, laza, kertvárosszerű beépítés példája Tapiola és Lambertsetter viszonylag kis lakossággal. Itt is érvényesülnek a gyalogos közlekedés elvei.

A skandináv peremvárosok uralkodó lakóháztípusa a 3—4 szintes, lift nélküli szekciós épület. A svéd peremvárosokban gyakori a 10—11 szintes toronyház. Norvégiában, Finnországban 3—5 szintes kockaházakat is építenek. Széleskörűen elterjedt a zárt sorú és szabadon álló egy- és kétszintes családi ház. Általában megfigyelhető Stockholm peremvárosainál a zömmel többszintes lakóházak építése. Hasonló törekvés tapasztalható Norvégiában és Finnországban.

Az iskolák vagy a körzetben épülnek, vagy azon kívül mint a központ kompozíciós elemei létesülnek. A körzeten kívüli, a parkterületben való elhelyezés (pl. Vällingby) azért lehetséges, hogy a közlekedési utak és gyalogutak keresztezései kétszintesek (szintdifferenciák ügyes kihasználásával). Az iskolatelkek mérete 3—6 ha (sport- és játszóterületekkel, amelyek az iskolai foglalkozáson túl is használhatók). A hozzájuk tartozó természetes növényzetet kiegészítik még gyümölcsfákkal és kísérleti biológiai területtel.

Az Egyesült Államokban mint erősen fejlett ipari országban, ahol az I. és II. világháború alatti és utáni gazdasági konjunktúra erős mozgást eredményezett az iparfejlesztésben, különösen szembeötlő az ipartelepítés és a lakosságnak a nagyvárosok széle, a városkörnyék felé való törekvése, ami hatalmas városzövevények, konurbációk kialakulására vezetett (New York—Philadelphia—Baltimore—Washington, Pittsburg—Cleveland, Detroit, Cincinnati, Chicago, San Francisco, Los Angeles).

Az Egyesült Államok demográfiai statisztikája 1957-ben 174 olyan településszövevényt (Standard Metropolitan Areas, röviden SMA) tartott nyilván, amelynek magja egy min. 50 000 lakosú város volt. Ezek közül 137 több várost is tartalmazott.

1937-ben meghatározták a 8 legnagyobb, ipari dolgozókat foglalkoztató területegységet, amely 11 központi várost tartalmazott. Ezek jelentőségét az ipari-gazdasági életben mi sem mutatja jobban, mint az, hogy az itteni ipari dolgozók az Egyesült Államok ipari dolgozóinak 35%-át tették ki, jóllehet egész lakosságuk az ország összlakosságának csupán 14,5%-a volt. 1919-ben e terület ipari dolgozóinak 85%-át a 11 nagyváros foglalkoztatta, és ez az arány 1937-ig 60%-ra csökkent. (Így például 1929—37 között a 11 város bér munkásainak aránya 4,8%-kal csökkent, miközben a környéken 9,7%-kal nőtt.) Ez az irányzat figyelhető meg pl. New York fejlődésénél is. A város lakossága az 1950-es adatok szerint 7,9 millió, az agglomerációé 12,9 millió, 1960-ban 7,7 millió, ill. az agglomerációé 14,5 millió.

Tanulságos a foglalkoztatott bér munkások arányának az ország összlakossága %-ában való vizsgálata:

	A bér munkások %-os megoszlása			
	1939	1919	1929	1937
Városok 500 000 lakos fölött	27,3	25,1	24,9	23,2
Városok 100 000—500 000 között	17,9	19,6	18,9	17,8
Városok 25 000—100 000 között	15,3	17,2	17,4	18,0
Városok 25 000 alatt	39,5	38,1	38,8	41,0
	100,0	100,0	100,0	100,0

A táblázatból tehát kitűnik, hogy a 100 000 fő alatti városok bér munkásainak aránya emelkedett, a 100 000 fölötti városoké csökkent, ami megfelel a más fejlett iparú országokban is tapasztalható tendenciának.

Az okok, amiért a lakosság a külső területek felé áramlik, különbözőek. Ezek között



A parkolás problémája.

fontos szerepet játszanak a telekárkülönbségek, a városegészségügyi feltételek, amelyek részleteire itt nem kívánunk kitérni. A sakk-tábla szerkezetű amerikai városok merev, megmászhatatlan útrendszere különösen gátat vet az üzemek fejlesztésének, terjeszkedésének. Ez a helyzet gyakran kényszeríti az üzemeket még jelentős áldozatok árán is külső területre költözni, amit egyébként a belterületi magas telekadók is siettetnek. A konjunkturalis években, különösen a II. világháború alatt és után hatalmas új üzemek létesültek a városok környékén, melyek szintén erősen vonzották a lakosságot. Végül, de nem utolsósorban, meg kell említeni a városi autóforgalom elnéptelenítő hatását a városok belterületére, ami világszerte jelentkező és súlyos gondot okozó jelenség, és amelyet az Egyesült Államok városaiban lehet a legjobban tanulmányozni. Ezért e kérdéssel itt kívánunk kicsit részletesebben foglalkozni.

Egyre nyilvánvalóbbá válik, hogy a kapitalista városépítés nem képes lépést tartani az autóforgalom fejlődésével. Az Egyesült Államokban, ahol az életet, a lakást, az egész településrendszert az autóközlekedésre állították be, a motorizálás egyre erősebb kényszerre válik. Egy család igényeit egy autó egyre kevésbé tudja kielégíteni. A személygépkocsik számának növekedése olyan mérvű, hogy az az új autópályák építése, a meglévő forgalmi utak szélesítése, a nagy áldozatok árán létesülő parkolóhelyek nem tudnak lépést tartani.

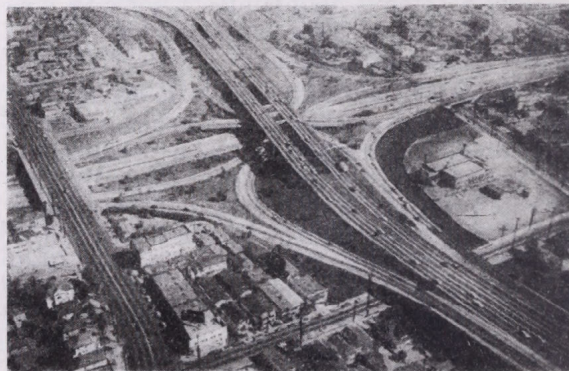
A személygépkocsik elterjedésére jellemző, hogy az Egyesült Államokban a tömegközlekedési eszközök évi igénybevétele 1950—58 között 17,2 milliárd főről 9,7 milliárdra esett vissza. Az autóforgalom növekedése mellett a belvárosba szállított személyek száma csökkent, ennek okaira a továbbiakban még kitérünk. Jellemző, hogy New York belvárosában, Manhattanban, 1948-ban naponta 380 000 autót számoltak meg, 1956-ban 520 000-et, 1959-ben 800 000-et. Ugyanakkor az 1959-ben szállított személyek száma 10%-kal alacsonyabb volt az 1956. évinél. Hasonló tendencia figyelhető meg az európai nagyvárosokban is.

Ez a „fejlődés” oda vezetett, hogy ma New Yorkban az autók átlagos menetsebessége 9 km/óra körül mozog. Los Angelesben, a háború után hatalmas közlekedési programot valósítottak meg: megszüntették a kötőtpályás közlekedési eszközöket, egész városrészeket bontottak le a forgalom igényeinek kielégítésére. A hatalmas befektetések ellenére a belvárosi átlagos menetsebesség tovább csökkent, és a forgalomtorlódások hatalmas méreteket öltöttek.

A fentiek érthetővé teszik, hogy az amerikai városokban aránytalanul nagy terület-igénnyel lépnek fel a közlekedési területek. Ez az alábbi — az amerikai városok lakóterületének %-os megoszlását tükröző — táblázatból is kitűnik:

lakótömbök területe	44,5%
közütemények területe	16,2%
zöldterület	7,6%
közlekedési terület	31,7%
	100,0%

Természetesen számos nagyvárosban a területi arányok a fenti átlagértékeknél lényegesen kedvezőtlenebbek. Los Angelesben pl. a városi összterület kétharmada utakból és köz-



Városon belüli forgalmi csomópont.

lekedési létesítményekből áll. Itt a személykocsi már szétfeszíti a város hagyományos forgalmát és szerkezetét. Az utcák és terek itt többé nem összekötnek, nem kapcsolatot jelentenek a városrészek között, hanem gátak, amelyek a város területét elszigetelt részekre szabdalják, a közöttük való szükséges és egészséges kapcsolatokat szétépik.

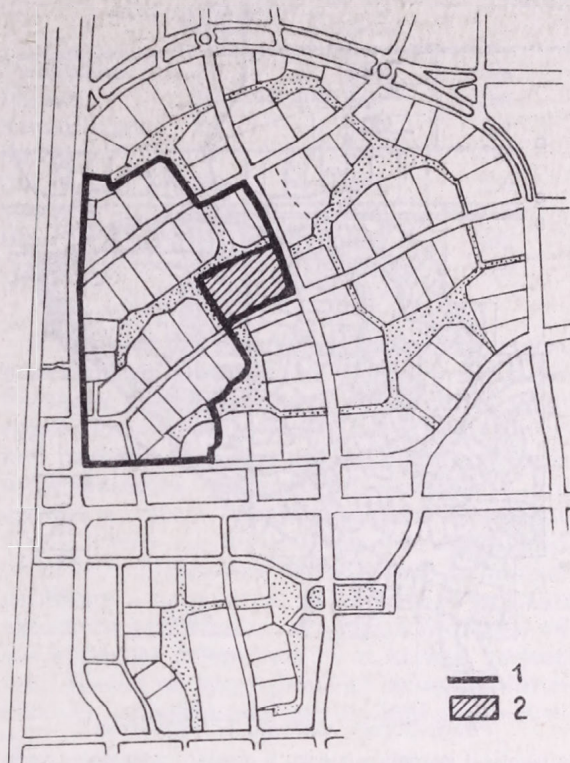
Ily módon közvetlen összefüggés van a városi közlekedés csődje, túlnövekedése és a belváros elnéptelenedése, a lakosságnak a városból való menekülése között. Nem beszélve a nagy járműforgalom káros egészségügyi kihatásairól (levegőszennyezés, zaj, balesetveszély, az emberi idegekre gyakorolt hatás), a hőmpolygó autoáradat funkcionálisan is megbénítja a város életét, a közintézményeket, kiskereskedelmi üzleteket nehezen megközelíthetővé teszi, mind a gyalogosok, mind az autósok (parkolás nehézségei) számára. Az autóforgalom következtében csökken a belvárosi kiskereskedelmi forgalom, a kereskedők és kisipari üzemek a lakossághoz hasonlóan átvándorolnak az elővárosi negyedekbe. 1950—60 között New York belterületének lakossága 3%-kal, 250 000 fővel, Detroit lakossága 70 000 fővel csökkent.

Washington 1954—58 között 720 nagy üzletet és áruházat veszített a forgalomnövekedés következtében, a belváros megközelíthetatlenné vált, az üzletek közelében nem lehet autóval megállni. Hasonló okokból 1950—59 között Los Angeles belvárosában a kiskereskedelmi áruforgalom 40%-kal, Chicagóban 26%-kal, Philadelphiában 28%-kal, New Yorkban 16%-kal csökkent, és ilyen irányzat tapasztalható az európai nagyvárosokban is.

A kapitalista nagyvárosok közlekedési csődjét nem lehet egyedül a forgalom számlájára írni. Közrejátszik ebben az a korábbi helytelen elv is, amelyet a városokban mereven alkalmaztak, ti., hogy a városterületet „lakónegyedekre”, „üzletnegyedekre”, „kulturális”, „közigazgatási” negyedekre stb. szabdalják, és így maga a várostervezés termelte ki a felesleges forgalom jelentős részét.

Egyelőre — ami a városépítés gyakorlatát illeti — az Egyesült Államok városépítésére két tényező nyomja rá döntően a bélyegét, ezek a tényezők többé-kevésbé egyes más kapitalista országokra is jellemzőek ugyan, de itt jelentkeznek a legnyilvánvalóbban. E két tényező:

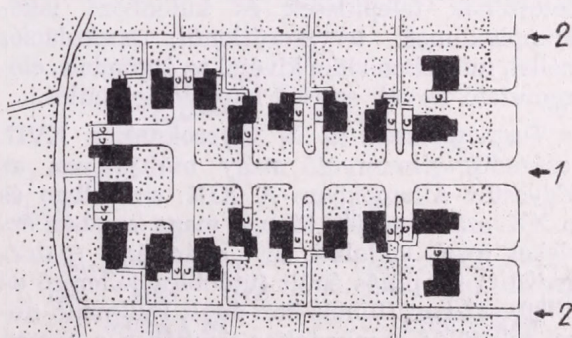
1. Az élet motorizáltsága, amely döntően kihat a városok telepítésére, szerkezetére, beépítésére stb.
2. Az állami irányítás, beavatkozás hiánya, a messzemenő „szabadság” érvényesülése



Radburn, századeleji amerikai bolygóváros terve:
1 megépült városrész, 2 központ.

a városépítésben még ma is, amikor más kapitalista országokban már komoly erőfeszítéseket tesznek, hogy a korszerű városépítési elvek érvényesülésének e legfőbb kerékkötője ellen valamiféle megoldást találjanak.

Az Egyesült Államokban nem épülnek olyan mértékben és értelemben új városok, mint pl. Angliában vagy a skandináv országokban. Nincsenek az állam által irányított és szavalt „újváros”-tervek. A települések magánvállalkozások keretében épülnek, ahol általánosan kialakított elvek, normák csak nagyon



Radburn egy lakóegysége;
1 autóforgalom, 2 gyalogosforgalom.



Park-Forest, Chicago bolygóvárosa;

A távolsági gyorsforgalmi út, B országos jelentőségű vasút, C helyi jelentőségű vasút, D autószerhada; 1 városi zöldterület, 2 iskola, 3 közintézmény, 4 erdő.

lazán, vagy egyáltalán nem érvényesülnek, és azok kialakításának, fejlesztésének korszerűsítése teljesen a finanszírozó vállalatától függ.

Az Egyesült Államok régi városai — azok öregedésével — évről évre jobban degradálódnak a nyomortelepek növekedése, a magas telekárak, az utcai forgalom torlódása, a fenntartási költségek és adók emelkedése következtében. Az ipar és a lakosság szabad területek felé való törekvése, áramlása rendszerint, spontánul megy végbe, és a várostól bizonyos távolságra ismét hasonló hiányosságokat és hibákat eredményez. Nagy számban létesülnek települések és különböző lakókomplexumok tervszerűtlenül, spekulációs céllal, miközben ritka kivétel az átgondolt, előremutató tervek szerint létesülő település.

Természetesen az új városoknak a XVII. századig visszanyúló nagy múltja van az Egyesült Államokban. A XIX. században és a XX. század elején több, a maga korában érdekes ipari, vállalati, ill. „gyámsági” (paternalistic) település épült (utóbbira jellemző az 1880–93-ban Illinois-ban épült Pullmann nevű település, amely teljes egészében a hasonló nevű társaság gyámsága alatt állt, ill. ennek tulajdona volt).

Az Egyesült Államok városépítésére nagy hatást gyakorolt az angol Howard kertváros-elmélete. Ezt az elméletet számos városban alkalmazták többé-kevésbé, de sehol sem olyan következetesen, mint Angliában.

A 30-as években nagy reklámmal kísért („megszűnnek a nagyvárosok problémái”) próbálkozások történtek ún. zöldövezeti települések (Greenbelt towns) létesítésére. Mindössze négy ilyen várost terveztek, ezek közül három épült meg:

Greenbelt, 8 km-re Washington-tól, 1000 lakással,

Greenhill, 3000 lakással,

Greendale, 8 km-re Milwaukee-tól, 3000 lakással,

E városok jellemző sajátossága a bőséges szabad terület. Az egy lakásra jutó szabad terület Greenbeltben és Greenhillben 0,8 ha. Greendale-ben 0,45 ha. A beépítés módja földszintes, családi házas és kétszintes sorházas. Mindhárom város alvóváros jellegű, saját ipar nélkül. Tervezésükkor három fő városépítési elv volt irányadó: a kertváros eszméje, a szuperblokk (megnövelt lakótömb) eszméje és a Radburn-elv (a gyalogos és autóforgalom szétválasztásának elve).

A bolygóvárosoknak két fő típusát lehet megkülönböztetni az amerikai gyakorlatban:

- a) Tiszta ipari városok, amelyek gazdaságilag szorosan kapcsolódnak a központi városhoz. Ezek gyakran jobban iparosítottak, mint a központi város (pl. Pittsburg, Chicago, Cleveland, Philadelphia bolygóvárosai).
- b) A bolygóvárosok kisebb, de ugyancsak jelentős csoportja kevésbé rendelkezik iparral, inkább a központi város melletti valamilyen más kiegészítő funkciót tölt be: pl. nyugdíjasváros, üdülőváros stb. Az utóbbi évtizedekben éppen ezek mutatják a leggyorsabb ütemű fejlődést (főleg Floridában, Californiában).

A két fenti fő típuson belül természetesen a bolygóvárosok számos változatával találkozni.

Lényegében végső fokon az amerikai kísérletek három csoportba sorolhatók:

1. Kertes külvárosok. Pl. Billerica Garden Suburb (Massachusetts), Garden City on Long Island (New York).
2. Az Egyesült Államok Újratelepítési Bizottsága (Resettlement Administration) zöldövezeti alvóvárosai (Greenbelt Towns).
3. Bolygóvárosok. Pl. Radburn (New-Jersey), Park Forest (Illinois).

A II. világháború alatt az Egyesült Államokban számos lakótelep épült az újonnan létesülő hadiipar kiszolgálására. Ezek a települések túlnyomó többségükben magukon viselik az ideiglenesség jellegét.

A II. világháború után rendkívül fellendült a spekulációs építkezés és ennek megfelelően a városépítés színvonala mélyen a háború előtti, sőt alatti színvonal alá süllyedt. Az ipari üzemekkel együtt a mellettük létesített települések (pl. Longview, Kingsport, Norris stb.) eladásra kerültek.

Az egységes állami vagy más közületi irányítás hiánya következtében egyes városok terve, helykijelölése egyáltalán nincs összehangolva az illető állam (régio) adottságaival vagy terveivel, ami azután számos probléma forrása (közlekedés, iskola, kórház, vízellátás stb.).

Ez a magángazdálkodásból eredő vákuumtervezés általában jellemző az Egyesült Államok városépítésére.

*

Szovjetunió. Az elmúlt évtizedek során a Szovjetunióban különösen viharos volt az ipari fejlődés és az ezt kísérő városiasodási folyamat. Tekintettel arra, hogy a szovjet népgazdaság (és ezen belül a városok, települések) a tervgazdaság törvényei alapján fejlődik, a városodás itt nem vezetett egyes városok olyan egészségtelen túlnövekedésére, mint a kapitalista országokban.

A városi lakosság növekedése az ország területén egyenletesebben oszlott szét, és mindenekelőtt viszonylag kisebb városok gyors iparosodásában, növekedésében, illetve új önálló városok építésében nyilvánult meg.

1959-es statisztikai adatok szerint 1939 óta a Szovjetunió városi lakosságának száma 60,4 millióról 100 millió fölé emelkedett. A 100 000-nél több lakost számláló városok száma ezen idő alatt 78-ról 123-ra nőtt. 100–500 000 közötti lakosságú városokban élt 1959-ben a Szovjetunió városi lakosságának 48%-a (48,5 millió fő), az ország egész lakosságának 23,0%-a, és 500 000-nél nagyobb városban a városi lakosság 24%-a (24,1 millió fő, az ország egész lakosságának 11,5%-a). Tehát 100 000 lakos feletti városban lakott összesen 72,6 millió fő.

Számos szovjet középváros két évtized alatt nagyvárossá fejlődött.

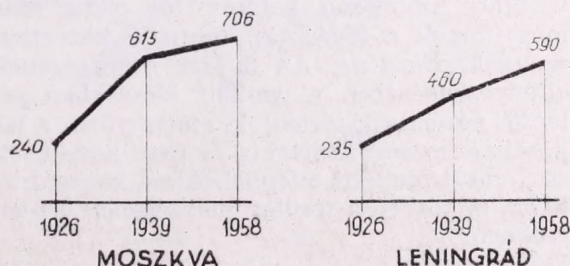
	lakosság (1000 fő)		% -os növekedés
	1939-ben	1959-ben	
Cseljabinszk	273	689	259
Jerevan	204	509	250
Novoszibirszk	404	886	220
Kujbisev	390	806	210
Ufa	258	547	210
Minszk	237	509	210
Perm	306	629	200
Omszk	289	581	200

A meglevő nagyvárosok növekedését szigorú intézkedések korlátozták. Viszont ezek a köztöttségek elkerülhetetlenül oda vezettek, hogy egyes városokban az iparnak a korábbi tervek túlmenő fejlődése együtt járt a városkörnyéki övezetek lakosság-növekedésével, ami viszont a városi lakosság részére fenntartott védő-, üdülő- stb. területek csökkentését eredményezte. Mindebből levonták azt a tanulságot, hogy a nagyvárost és környékét egységes egészként kell kezelni, az iparkorlátozást a város környéki településekre is ki kell terjeszteni, illetve az iparfejlesztést az egész városkörnyék fejlesztésével együtt kell megtervezni.

A városkörnyék tervezése során szükségesnek bizonyult a legnagyobb városok (Moszkva, Leningrád, Kiev, Harkov, Novoszibirszk stb.) környékén bolygóvárosok létesítése. E tervek közül jelen tanulmányban Moszkva és Leningrád példájára kívánunk részletesebben kitérni.

A Szovjetunió területén jelentős város környéki lakosságnövekedés először a múlt század végén jelentkezik, és különösen meggyorsul a szocialista iparosítás megindulásával.

Moszkva lakossága (az eredeti városhatáron belül) 1926–59 között 2,5-szeresére, az kon belül) 1926–59 között 2,5-szeresére, az 1960-ban hozzácsatolt területekkel együtt (zöld védőövezet települései nélkül) 6 millió fölé nőtt. A városkörnyék lakossága (50 km-es



Az egy lakosra jutó évi közlekedés számának növekedése Moszkvában és Leningrádban.

körzetben) 8-szorosra emelkedett. Jelenleg Moszkva lakossága kereken 70%-a az egész agglomeráció népességének (1926-ban ugyan-ezen határok között 90%-a volt). A városközpont problémáját, túlszűfolttságát mutatja, hogy a központ területén (a gyűrűn belül) mintegy 900 000 ember él (a lakosságnak kb. 20%-a), de ennek a területnek a napi utasforgalma 1954-ben már 3 millió fő volt, ami az egész város utasforgalmának $\frac{1}{3}$ -a. Az egy lakosra jutó évi utazások száma többszörösére nőtt. Hasonló a helyzet Leningrádban is.

Moszkva fejlődése szempontjából döntő volt az 1931-es év, amikor is az SZKP Központi Bizottsága határozatot hozott Moszkva általános tervének elkészítésére, valamint a Metro

első vonalának és a Moszkva—Volga csatornának tervezésére vonatkozóan.

1953-ban határozatot hoztak 10 km-es zöld védősáv létesítéséről. A 28 500 ha városterületet további 32 000 ha-ra növelték, és így a tervezési terület több mint kétszeresére nőtt. Az erdő-védősáv ekkor már 144 000 ha volt, ezen belül 50 000 ha kitűnő erdőterület.

1950-ben a város tartalékterületein túl 50 km-es város környéki övezetet jelöltek ki, amelynek 1 326 000 ha-jából 700 000 ha volt erdő. 1951—54 között kidolgozták az 50 km-es városkörnyék általános tervét.

Övezeti terület és lakosságmegoszlás Moszkva környékén:

	Terület km ²	Lakosság 1000 fő-ben						% -os növ. összesen:
		1926			1959			
		városi	falusi	összesen	városi	falusi	összesen	
Moszkva	850	2 104	77	2 181	5 761	223	5 984	270
Zöldövezet	1 800	62	103	165	571	360	931	560
Középső övezet	5 250	113	273	386	760	680	1 440	370
Külső övezet	39 000	436	1 630	2 066	1 530	1 060	2 590	125
Összesen:	56 900	2 715	2 083	4 798	8 622	2 323	10 945	

Mint a fenti táblázatból kitűnik, a zöldövezet lakosságnövekedésének üteme volt a leggyorsabb, miután ez az övezet rendkívül alkalmas az ipartelepítésre, és kényelmes közlekedési kapcsolata van Moszkvával (az övezet lakosságának több mint 50%-a Moszkvában dolgozik, ill. ide jár ki a fővároson kívül dolgozó moszkvaiak többsége). Jóllehet a különböző típusú települések közül az üdülőtelepek fejlődése volt a leggyorsabb, a zöldövezet beépülésének ilyen tendenciája veszélyezteti a városkörnyék tervezett funkcionális szerkezetét, ami sürgeti az egységes koncepcióra támaszkodó tervszerű beavatkozást.

A középső (50 km-es) övezet egyes településektől eltekintve csupán a vasutak mentén kialakuló keskeny sávban vonzza a moszkvaiakat. Az övezet határán túl pedig már megszűnnek a fővárossal fennálló közvetlen munkakapcsolatok. Az övezet népességének elhelyezkedésében a vizsgált időszakban jelentős változások történtek, amennyiben a lakosság (a mezőgazdasági is) az ipari központok és a vasút melletti településekben koncentráldódik, miközben a terület mélységében erősen csökken.

A külső övezet, amely mintegy $\frac{1}{3}$ -e az egész fővároskörnyéknek, víztárolói, erdői folytán fontos szerepet játszik a város életé-

ben. Az övezetben — nagyobb mértékben, mint az előző kettőben — a kitermelő és a nyersanyagokat helyszínen feldolgozó iparágak fejlődtek. Ezen túlmenően az övezet nagy termőföldtartalékokkal, igen kedvező egészségügyi feltételekkel rendelkezik. A vasutak mentén jelentős városok létesültek, de a lehetőségek még korántsem kihasználtak. A közlekedési utak mentén levő települések — különösen vasár- és ünnepnapokon — intenzív kulturális-jóléti kapcsolatban vannak Moszkvával. Mindenekelőtt ez az övezet alkalmas a bolygóvárosok létesítésén, a mezőgazdasági települések fejlesztésén, a pihenő-, sportövezetek létesítésén keresztül a főváros tehermentesítésére és rekonstrukciójának megkönnyítésére.

Korábban a moszkvai régió ipari települései egy üzem bázisán fejlődtek, ma a városoknak csupán $\frac{1}{3}$ -a „egyiparági”. Különösen a könnyűgépipar és a precíziós ipar, valamint az ezzel együtt járó kutatási és oktatási intézmények hálózata fejlődött, ami általában jellemző a fejlett iparú országok fővárosaira.

Az 1935-ös általános rekonstrukciós terv a lakosság kb. 5 millió körül való megállapítása érdekében megtiltotta új ipar létesítését (kivéve a kiszolgáló ipart), és ez az elv erősen visszatartotta a lakosságszám növekedését.

Az elmúlt időben azonban jelentősen nőtt a városalakító szektorokban: az iparban, a tudományos intézményekben és felsőoktatásban, a belső szállításban, az adminisztratív intézményekben, az építőiparban stb.-ban dolgozók száma. A város és környéke jelenlegi lakossága a fentiek szerint mintegy 7,5 millió fő. Ezen belül a városalakító csoport arányszáma elég magas (kb. 34%), a kiszolgáló pedig alacsony (kb. 16%). Javasolják az ipar, ill. a lakosság megfelelő átcsoportosítása révén 1980-ig ennek az aránynak 28%-ra, illetve 22—23%-ra való megváltoztatását.

A vizsgálatok szerint sok olyan üzem, raktár, tudományos kutatóintézet, főiskola stb. van még Moszkva városhatárain belül, amelyeket ott tartani nem célszerű. Ezek három főcsoportba sorolhatók:

1. Olyan üzemek és intézmények, amelyeknek nincs Moszkvában értékesítési lehetősége, illetve nyersanyagbázisa, és itteni elhelyezésük nagy, felesleges szállításokat tesz szükségessé.
2. Ártalmas vagy veszélyes üzemek.
3. Lakótömbökben, illetve más rendeltetésű, pl. zöldterületeken levő üzemek, intézmények, raktárak, valamint elavult és likvidálendő üzemek, raktárak stb.

Ez a kitelepítés folyamatban van, az üzemek egy részét Krjukovo (építés alatt álló új bolygóváros) vasútállomásának körzetébe telepítik.

A korszerűsített, helyben maradó üzemek dolgozóinak száma nem fog növekedni, ellenkezőleg — a gépesítés, automatizálás, a technológia tökéletesítése stb. révén — csökkenni fog (különösen az építőiparban, amely igen sok városi lakost foglalkoztat). Viszont a nagy lakásépítkezések kapcsán lehetővé válik az egy főre jutó lakófelület fokozatos növelése. az előírt mutatók:

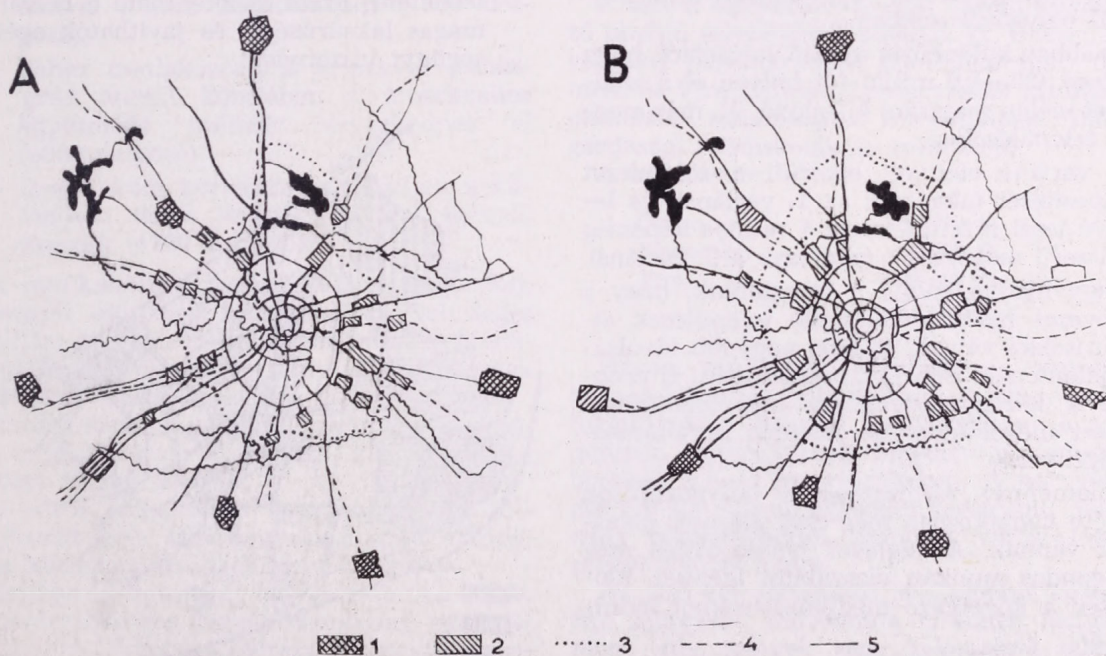
1965-re (7 éves terv befejezése) 8,3—8,5 m² lakófelület/fő.

1972—75-re kb. 12 m² lakófelület/fő.

1980—85-re kb. 15 m² lakófelület/fő.

Ilyen normák mellett 1980—85-ig 5—5,2 millió fő élhet Moszkvában és 0,8—1 millió fő a zöldgyűrű területén, azaz összesen mintegy 6 millió fő. A 12 m²-es norma mellett (1972—75) több mint 7 millió fő helyezhető el, ami kb. megfelel a jelenlegi lakosságnak. 1980-ig, csak a természetes szaporodást figyelembe véve, a város lakossága elérheti a 8,5 millió főt, ill. a 9 milliós nappali népességet, ennek folytán szükséges új város környéki terv kidolgozása.

Előzetesen három lehetséges terv-variánst tanulmányoznak:



Javaslatok Moszkva és környéke rekonstrukciójára:

A első és harmadik variáns, B második variáns; 1 önálló bolygóvárosok, 2 fejlesztendő alvótelepülések, 3 zöldövezet határa, 4 vasútvonal, 5 autótűt.

1. 5 millió fő városi és városi jellegű lakóterületen, valamint a zöldövezet megnövelt mezőgazdasági településein, 1 millió fő bolygóvárosokban, 1 millió fő áttelepítése az ország más területeire. Ez a variáns akkor reális, ha sikerül a főváros lakosságát 6 millióra leszorítani. Nagy előnye, hogy kiküszöböli a lakosságnak további tömörítését a zöldövezetben, amely eredeti rendeltetésének megfelelően használható fel (pihenés, tiszta levegőrezervoár).

2. 5—5,2 millió a város területén, 1,8—2 millió a zöldövezet városaiban, illetve város jellegű településeiben (azok bővítése, illetve újabbak létesítése révén növényzet nélküli területeken), 1,0 millió a bolygóvárosokban. A fennmaradó lakosság az ország más területeire telepítve.

Ez a javaslat lehetővé teszi Moszkva és környéke jelenlegi népességének számszerű megtartását, és így realisabb az elsőnél. Ugyanakkor lényeges hiányosságai vannak. Egyrészt növeli a laksűrűséget a zöldövezetben, másrészt a zöldövezet városait alvóvárossá változtatja, és így hosszú, fáradságos utazásokat tesz szükségessé. Az első hiányosság szükségessé teszi a zöldövezet megnövelését, a második a gyorsforgalmi közlekedés fejlesztését (pl. Metró-vonalak meghosszabbítása).

3. 5—5,2 millió fő a város területén, 1 millió fő városi jellegű településekben és megnövelt mezőgazdasági településekben, 1 millió fő bolygóvárosokban.

Ez abban különbözik az első variánstól, hogy mintegy 0,8—1,0 millió főt helyez el a zöldövezet szélén (határán) kifejlődő, ill. már meglévő településeken.

A variáns előnyei: elkerüli a zöldövezet benépesítését (akárcsak az 1. variáns), és lehetővé teszi a feltételezett 7 milliós népesség számszerű megőrzését (akárcsak a 2. variáns).

Nagy hiánya ennek a javaslatnak, hogy a zöldövezet határán kialakuló települések alvóvárosokká válnak, és még nagyobb távolságot jelentenek, mint a 2. variánsban. E probléma a közlekedéstechnika mai lehetőségei mellett megoldható, de jelentős beruházásokat igényel.

Valamennyi változatban a bolygóvárosok helyére vonatkozóan még csak előzetes javaslatok vannak. A végleges hely kijelölés még sok gondos munkát, vizsgálatot igényel. Előzetesen a következő megfontolásokról indulnak ki:

- A bolygóvárosokat nem szabad a városhoz 40—50 km-nél közelebb helyezni, nehogy a zöldövezet túlnépesedjék.

- Bolygóvárosokat elsősorban már meglévő települések bázisán kell létesíteni, nem pedig teljesen szűz területeken.

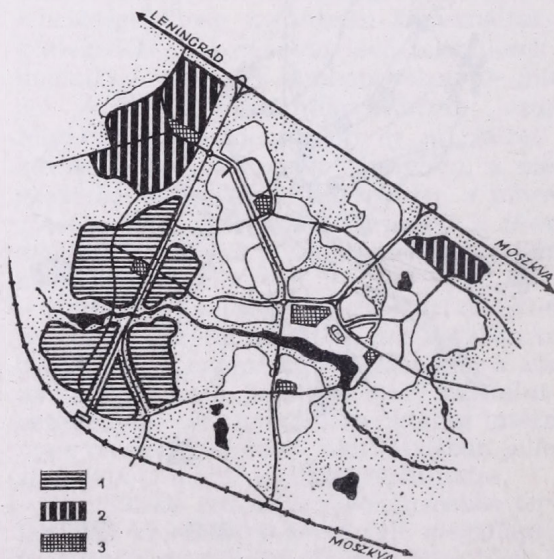
- A gazdaságosság és üzemeltetés szempontjai a 100—150—200 ezer lakosú bolygóvárosok létesítését indokolják.

Ami a zöldövezet mezőgazdasággal kapcsolatos lakosságát illeti (ami az általános terv szerint kb. 100 000 fő), azokat a zöldövezet városaiban és telepein, valamint újonnan létesített és korszerűen ellátott mezőgazdasági településein kívánják (egyenként 4—6000 fő) elhelyezni. A jelenleg létező több mint 600 korszerűtlenül ellátott falusi település fokozatos likvidálását javasolják.

A fentiek mind előzetes javaslatok, amelyeket a részletes vizsgálatok módosítani, bővíteni fognak. Ezeket a szakemberek, intézmények széles körének kell kidolgoznia.

A Moszkva körüli bolygóvárosok építése — a közismert előnyökön: az ipar decentralizálásán, további fejlesztési lehetőségein stb. túlmenően — fontos szerepet játszik Moszkva rekonstrukciójában, azt szorosan összehangolják a városközpont szanálásával:

- A lakosság egy része kitelepülhet a korszerű lakásokba, és ezzel lehetővé válik a régi, elavult épületek lebontása.
- A lebontott épületek, valamint kitelepített intézmények helyén parkokat lehet létesíteni. Ezzel csökkenthető a belváros magas laksűrűsége, és javíthatók egészségügyi viszonyai.



Krjukovo, Moszkva épülő új bolygóvárosa:
1 meglévő település, 2 ipari terület, 3 központok.

3. A Moszkva környéki zöldövezetben spon-
tán elhelyezkedő lakóterületeknek a
bolygóvárosokba való áthelyezésével
megjavulnak a város körüli zöldövezet
feltételei

Moszkva környékén egyelőre három boly-
góváros: Krjukovo, Krasznaja Pahra, Jahrom
terveit készítik. *Krjukovo* építése folyamat-
ban van. Ez a város, Moszkva első korszerű
elvek alapján épülő bolygóvárosa a főváros-
tól 40 km-re, a mai Krjukovo nevű vasút-
állomás mellett épül, és tanulságos példája a
nagyváros komplex decentralizációját szol-
gáló egységes terv keretében épülő korszerű
tehermentesítő bolygóvárosnak.

A város lakosságát egyelőre 65 000, pers-
pektívában 80 000 főben irányozták elő. Az új
lakosságot (a város egy már meglevő telepü-
lés és üdülőtelep bázisán épül) Moszkvából
tervszerűen áttelepített üzemek és intézmé-
nyek dolgozói alkotják. Mivel az áttelepítés-
re és fejlesztésre kerülő üzemek listáját már
a tervezés stádiumában meghatározták, azok
elhelyezése, kooperációja, dolgozóinak létszá-
ma, a város lakosságának összetétele stb. op-
timálisan volt megtervezhető.

Az üzemek jellegének megfelelően az ipari
terület három részre tagozódik:

1. ÉNy-on pályaudvarhoz kapcsolódóan
nyernek elhelyezést azok a vasútigényes
üzemek, amelyek az ország távolabbi ré-
szeivel állnak kapcsolatban (7300 dol-
gozó),
2. ehhez csatlakozóan a Moszkva—Lenin-
grád autót út közelében a Moszkvához
kapcsolódó üzemek helyezkednek el
(8000 dolgozó),
3. D-en, erdős környezetbe kerültek a kü-
lönösen tiszta levegőt, csendet igénylő
üzemek (4700 dolgozó).

A munkahelyek funkcionálisan átgondolt,
tervszerű elosztása kiküszöböli a felesleges
szállítási és városon belüli közlekedési kiadá-
sokat, és nagymértékben növeli a termelésnek
és a város üzemeltetésének gazdaságosságát.

Hasonlóképpen korszerű elvek érvényesül-
nek a lakóterület, zöldterület, közintézmény-
hálózat kialakításában.

A város Moszkvával való kapcsolatát vil-
lanyvonat és a Moszkva—Leningrád autópá-
lyán közlekedő autóbuszjárat biztosítja.

Leningrád meglevő bolygótelepülései más
nagyvárosokéihoz képest viszonylag nem na-
gyok, ami főképpen földrajzi okokkal magya-
rázható (mocsaras, magas talajvizes területek).

A város gyors fejlődése, az elavult és túl-
szűfolt városrészek rekonstrukciója időszerű-

vé teszi a lakosságdecentralizáció lehetőségei-
nek keresését.

Leningrád Városi Tanácsa a Leningrádi
Építészeti Akadémiával és a LISZI (Lenyin-
gradszkij Inzsenyernosztroityelnij Insztitut)
Városepítési Tanszékével együtt vizsgálatokat
végzett Leningrád bolygóváros-hálózatának
fejlesztésére. A vizsgálatok eredményeképpen
öt területet hoztak javaslatba. A területek na-
gyon különbözőek, természeti adottságaik,
melevő településeik, közlekedési adottságaik,
népgazdasági szerepkörük, melevő mérnöki
létesítményeik stb. szerint. A sokoldalú ösz-
szehasonlítás alapján két javaslat mintater-
vét dolgozták ki, majd végül is úgy döntöttek,
hogy Pavlovo körzetében építik meg az első
és Orlino körzetében a második, korszerű el-
vek alapján tervezett leningrádi bolygóváros-
csoportot.

Az Orlino körzetében levő bolygóváros-
csoport mintatervét viszonylag szabad területre
dolgozták ki.

A hely kiválasztást indokolja: a terület be-
építetlen, igen kedvező természeti adottságok-
kal (növényzet, Orlinszki-tó). A tó partján
helyezkedik el egy üveggyár és egy kis tele-
pülés. A hozzá vezető vasútvonal lehetővé te-
szi a melevő üzem későbbi fejlesztését és új
üzem létesítését, egyebek között az egész te-
lepüléscsoport építőipari bázisának kialakítá-
sát. Végül a varsói vasútvonal közelsége biz-
tosítja a megfelelő kapcsolatot Leningráddal.

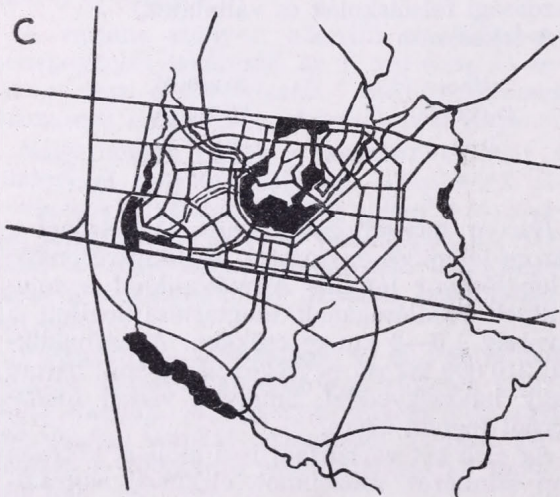
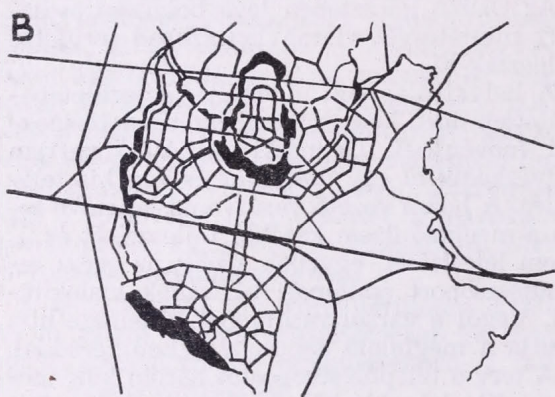
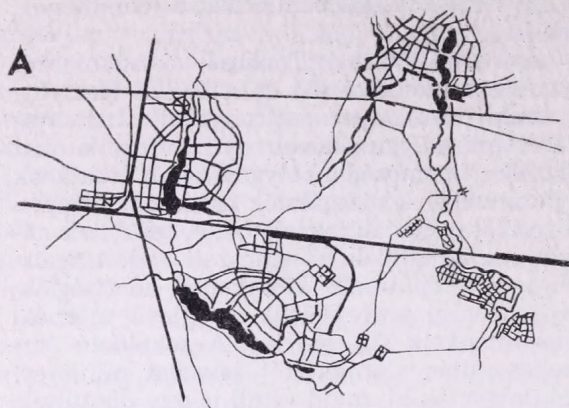
A terv a településcsoportot három különbö-
ző profilú településből alakítja ki: Orlino, Di-
venszkij (Leningrádból kitelepülő ipari üze-
mek) és Vira (szintén Leningrádból kitelepülő
oktatási-, tudományos intézmények, mező-
gazdasági felsőiskolák és vállalatok).

A lakosság:

Orlino	80 000 fő,
Divenszkij	70 000 fő,
Vira	60 000 fő,
	210 000 fő.

Három tervváltozat készült. Az elsőnél a
három település egymástól 7—8 km-re önálló
településként létesül. A másodiknál a tele-
pülések önállóságának megtartása mellett a
távolság 1,5—2 km-re csökken. A harmadik-
nál 210 000 lakosú egységes város épül három
nagy lakónegyeddel, amelyek városi főköz-
pontot fognak közre.

Az első két variánsnál is a csoport közösen
kap színházat, múzeumot, cirkuszt, nagysta-
diont stb., melyek vagy valamelyik telepü-
lésben, külön vagy koncentráltan helyezked-
nek el. Közös az építőipari bázis és a mérnöki
létesítmények rendszere.



Leningrád melletti bolygóváros csoport alternatív javaslatai;

A három külön település, B három település tömörítve, C egyetlen település.

A LISZI-kollektíva más alapon készített tanulmánytervet. Ebben az esetben viszonylag kialakultabb városról, Kirovszkról van szó, amely a 8-as számú energiatelep, valamint a szilikáttéglagyár melletti Pavlovóból, továbbá az Északi-vasútvonal melletti Mga nevű kisközpontból alakul ki, 50 km-re Leningrádtól.

A két előbbi település a Néva bal partján van, Mga pedig azoktól 7—8 km-re.

A kiválasztott terület különösen kedvező adottságai a következők:

1. Jelentős vízfelületek (Néva, Mga és Mojka), valamint zöldterületek, erdők;
2. a meglevő zöldterületek már az első ütemben kedvezően kapcsolhatók be a város szerkezetébe;
3. a közelben jól felhasználható építőipari vállalatok vannak (szilikáttéglagyár Pavlovóban, vasbetonkombinát Kirovszkban, házépítőkombinát Kolpinszkben);
4. az a tény, hogy a város a Néva mellett épül, lehetővé teszi a Leningráddal való folyami kapcsolatot is, és jelentősen gazdagítja a Néva középső folyásának kedvező panorámáját.

*

Mint az elmondottak mutatják, a városi lakosság növekedése, a városiasodás világszerte sok gondot okoz. Az önálló bolygóvárosok tervezése és építése fontos szerepet játszhat a nagyvárosok decentralizációjában, a súlyos nagyvárosi problémák megoldásában, a korszerű városépítési elvek kidolgozásában és mindezek segítségével a korszerű lakásvizonyok, életfeltételek megteremtésében. Milyen jelentősége van mármint a kérdés tanulmányozásának hazai viszonyaink között?

Magyarországon kevés olyan nagyváros van, amelynek problémái megoldásában fontos szerephez jutnának az új bolygóvárosok. Ilyen nagyváros mindenképp Budapest, és még számításba jöhet Miskolc, Pécs, Győr, esetleg, Szeged és Debrecen. Ezeknél a városoknál is mindenképp a már meglevő szomszédos települések fejlesztéséről van szó, amelyeknél messzemenően fel kell használni a külföld hasznosítható tapasztalatait.

A fejlett iparral rendelkező országok súlyos gondja a városszövevények, konurbációk problémája, a nagyvárosok decentralizációjának kérdése.

Hazánkban, mint a legutóbbi időkig döntően mezőgazdasági országban, a nagyvárosok decentralizációjával, egészségesebbé tételével legalábbis egyenértékű, ha nem sürgősebb

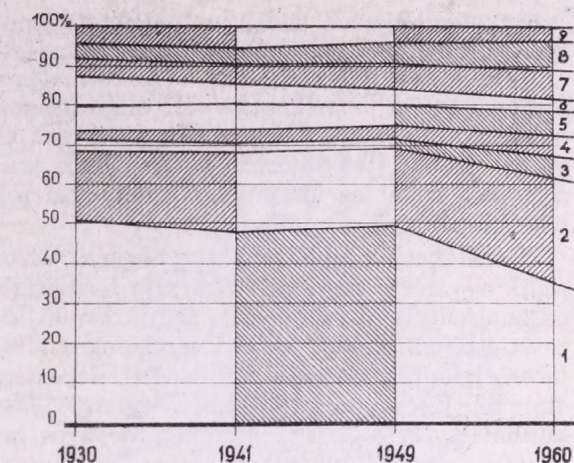
probléma a vidék városiasodása. A mezőgazdaság gépesítése, nagyüzemesítése egyrészt a mezőgazdaságban foglalkoztatottak nagymértékű, városok felé való áramlását, másrészt az eddig falusi jellegű települések városiasodását eredményezi. Ez a folyamat nálunk — úgy is mint mezőgazdasági jellegű településhálózattal rendelkező országban, úgy is, mint szocialista tervgazdálkodást folytató országban — különösen gyors. A mostani években kell leraknunk a jövő településhálózatának alapjait, kell meghatároznunk a fejlődés irányát, tehát amit most e téren teszünk vagy elkövetünk, az jelentősen segíteni vagy hátráltatni fogja a jövő fejlődését.

A városiasodás korábban említett tendenciáját jól tükrözik az 1960-as népszámlálás adatai. Eszerint az ország lakosszáma a legutóbbi, 1949-es népszámlálás óta 11 év alatt 8,4%-kal nőtt. Ez a növekedés mindenekelőtt az egészségügyi viszonyok javulásának az eredménye, mert míg a születési arányszám az európai átlaghoz viszonyítva alacsony (14,6‰ volt, addig a halálozási arányszám 30‰-kal csökkent.)

Igaz, hogy a munkabíró korúak aránya a fiatalok és öregkorúak arányának növekedése következtében 63,5‰-ról 60,9‰-ra csökkent, de a munkavállalók számának növekedése azt eredményezte, hogy a keresők aránya a 11 év alatt 47,9‰-ról 53,1‰-ra nőtt, ami a népgazdaság főbb területein a következő képet mutatja:

	1949 ‰	1960 ‰	10 kereső
ipar és építőipar	21,8	31,4	+ 700 000
egyéb népgazdasági ág (mezőgazdaságon kívül)	28,4	33,4	+ 515 000
mezőgazdaság	49,8	35,2	— 330 000
	100,0	100,0	+ 885 000

Ezek a számok is mutatják a mezőgazdasági népességnek az iparba és egyéb népgazdasági ágakba való áramlását. Különösen gyorsan nő a szellemi dolgozók arányszáma, mert míg a fizikai dolgozók aránya 53,8‰-kal nőtt, addig a szellemi dolgozóké csaknem megkétszereződött. Ez az áramlás egészséges folyamat, szükségessé és lehetővé teszi a mezőgazdaság gépesítését (illetve a gépesítés eredménye). Az ipar fejlesztése növeli a nemzeti jövedelmet (az iparban az egy keresőre jutó nettó termelés értéke jelenleg kb. háromszor akkora, mint a mezőgazdaságban), és a mezőgazdaság termelékenysége elsősorban a mezőgazdasági dolgozók számának csökkentésével, illetve a fejlettebb agrotechnikai módszerekkel (gépesítés, műtrágyázás stb.) bizto-



Magyarország kereső népességének megoszlása népgazdasági áganként;

1 mezőgazdaság, 2 ipar, 3 építőipar, 4 közlekedés, 5 kereskedelem, 6 szolgáltatás, 7 közszolgáltatás, 8 nyugdíjas, 9 egyéb.

sítható. Ezt bizonyítja az a tény is, hogy jól lehet a mezőgazdasági keresők száma 1959-ig 15‰-kal csökkent, a mezőgazdaság termelése 41,5‰-kal magasabb volt, mint 1949-ben.

Természetesen a népességnek ez a mozgása eddig is erősen éreztette hatását településeinkben, és ezzel a hatással a jövőben még fokozottabb mértékben kell számolnunk. A fenti időszakban a városok lakosszáma 17,8‰-kal nőtt, a községeké csupán 3‰-kal. 1949-ben az ország lakosságának 36,5‰-a élt városban, 1960-ban 39,7‰-a.

Mindezzel számol a 15 éves lakásfejlesztési terv, amikor kimondja, hogy a lakások 60—65‰-át a városokban kell felépíteni, valamint hogy a fővárosi túlzott beáramlás ellensúlyozására négy-öt vidéki centrumot megfelelő színvonalra kell kiépíteni.

A népességnek fent említett átrétegződése az ország egyes területein különböző módon megy végbe. A lakosság növekedése 10 év alatt:

Budapesten	+ 13,6‰
Megyei jogú városokban	+ 23,2‰
Járási jogú városokban	+ 21,0‰.

Ezen belül egyes városokban különösen gyorsan emelkedett a lakosság száma, pl. Miskolcon 31,4‰-kal, Székesfehérvárott 34,7‰-kal, Zalaegerszegen 47,9‰-kal, Pécsen 29,9‰-kal stb., nem is beszélve olyan új városainkról, mint Dunaújváros, Kazincbarcika, Komló, Oroszlány stb., ahol a népesség megtöbbszörözött.

Magyarországon a szocialista iparosítás következtében megindult városodás még kezdeti stádiumban van.

Figyelembe véve azokat a példákat, amelyek szerint megfelelő technikai színvonal elérése esetén a népesség 15%-a biztosíthatja a mezőgazdasági termékekkel való ellátottságot, megállapítható, hogy hazánkban a városok és városi jellegű települések lakosságának aránya még sokat és viszonylag rohamosan fog növekedni.

Hozzátehetjük ehhez, hogy meglevő városaink egy része nem városias, sem területfelhasználását, sem beépítését, sem közműhálózatát stb.-t illetőleg. Alföldi városainkra általában jellemző a nagy külterületi népesség, ami pl. Kecskemét, Kiskunfélegyháza, Kiskunhalas, Nyíregyháza esetében a város lakosságának 30%-át is meghaladja. Ez az egészségtelen állapot nyilvánvalóan nem tartható fenn.

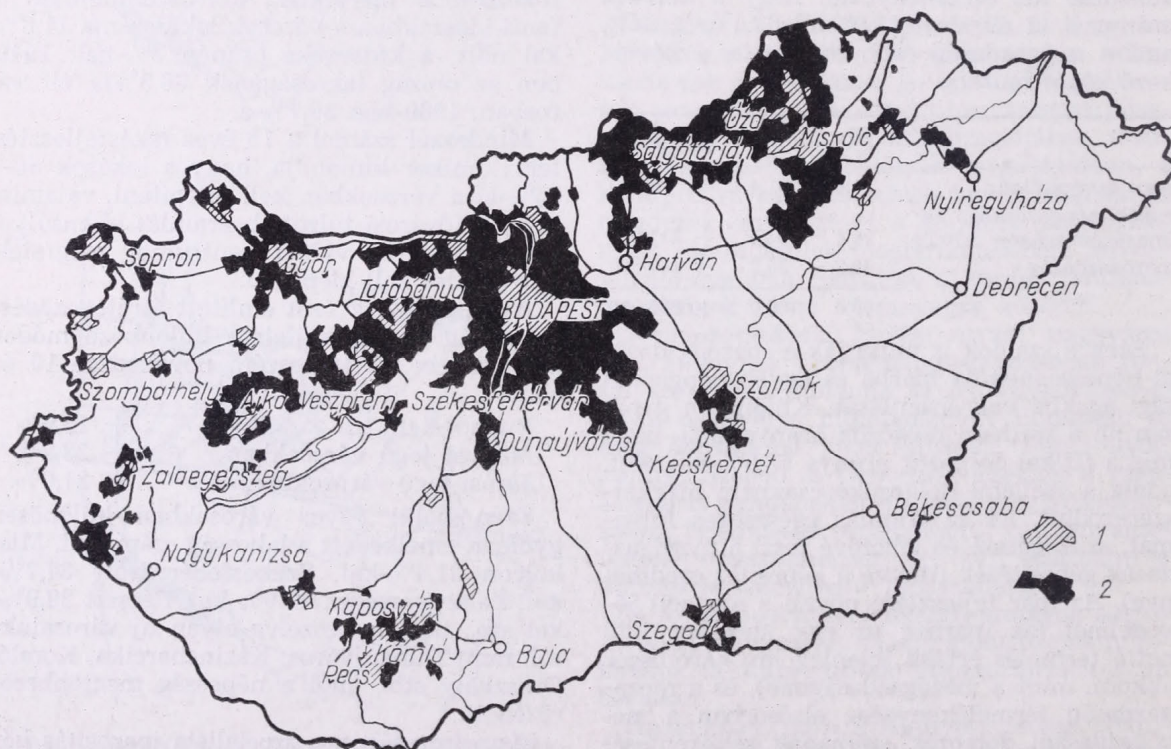
Másik jelentős, az iparosodással összefüggő problémakör — amely jelen vizsgálódásunk (a város környéki települések) szempontjából különös jelentőségű — az ingázók problémája. Erre szükségesnek tartjuk kissé részletesebben kitérni.

A Központi Statisztikai Hivatal 1960-as felmérése szerint az ország állandó jellegű iparvállalati dolgozóinak a száma 1 095 230 fő.

Ebből 292 505 fő volt ingázó, vagyis az ipari dolgozók $\frac{1}{4}$ -e, pontosabban 26,7%-a (az összes ingavándorlók száma ennél is lényegesen több). Ez igen jelentős és figyelemre méltó szám, különösen, ha azt is számításba vesszük, hogy az összes iparvállalati ingázók 80,7%-a, szám szerint 236 004 fő, naponta ingázik, és országos átlagban lakó- és munkahelyének egymástól való távolsága 21,3 km, tehát naponta 42,6 km-t utazik. Még nagyobb az ingázók lakó- és munkahely távolsága Budapesten: 33,1 km, és a 25 km-t meghaladja többek között Miskolc, Kecskemét, Komló, Várpalota ingázóinál; hogy csak a jelentősebbeket említsük.

A naponkénti ingázók számszerű megoszlását a lakó- és munkahely közötti távolság szerint részletesen az alábbi táblázat mutatja:

A lakó- és munkahely távolsága		Naponkénti ingázók száma %-os megoszlása	
5	km és annál kisebb	24 952	10,6
6—10	km	45 581	19,3
11—20	km	64 944	27,5
21—30	km	48 955	20,8
31—40	km	24 992	10,6
41—50	km	12 795	5,4
51	km és ennél nagyobb	13 745	5,8
összesen:		236 004	100,0



Az ipari ingázás főbb területei Magyarországon (Dr. Lettrich Edit térképe alapján);
1 beingázási központ, ill. ipari jellegű település, 2 az összkeresők több mint 25%-a ipari kiingázó.

Az ipar korábban területileg egyenlőtlen fejlődése következtében, az iparvállalati dolgozók aránytalanul nagy része összpontosult Budapesten. Jóllehet a felszabadulás utáni iparpolitika eredményeképpen ez az aránytalanság — a vidék javára — csökkent (mint azt az előzőekben már láttuk), még mindig szembetűnő a főváros iparvállalati dolgozóinak és ingázóinak nagy száma:

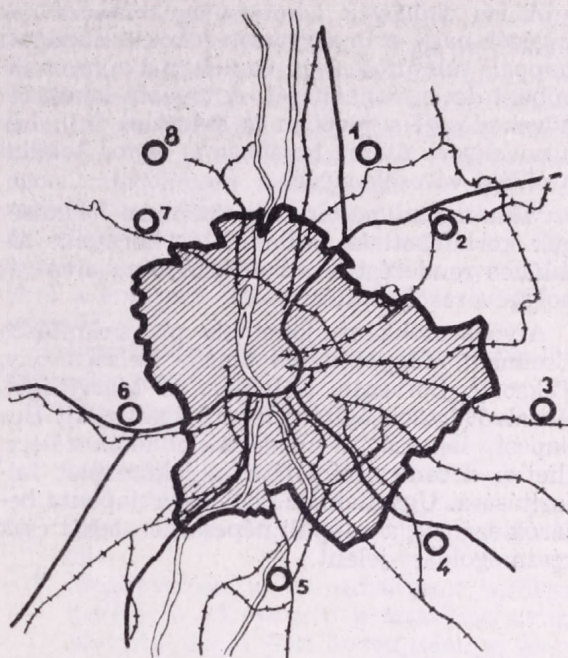
	B. pesten	Vidéken	Összesen
Iparvállalati dolgozók			
fő	488 316	606 914	1 095 230
%-ban	44,6	55,4	100,0
Ingázók			
fő	94 529	197 978	292 507
%-ban	32,3	67,7	100,0

A fenti táblázatból az is kitűnik, hogy vidéken az iparvállalatok dolgozóinak csaknem $\frac{1}{3}$ -a ingázó (32,8%), ami az országos átlagnál (26,7%) kedvezőtlenebb képet mutat. Budapest esetében az arány kedvezőbb ugyan, de abszolút számban (kereken 100 000 fő) az ingázók súlyos közlekedési és egyéb ellátási terhet jelentenek a fővárosnak.

Az ingázók problémájának vizsgálatánál figyelembe kell venni azt a szempontot, hogy Budapesten az ingázók zöme a nehéziparban, könnyűiparban és az élelmiszeriparban dolgozik, vidéken viszont igen jelentős a bányászatban dolgozó ingázók aránya, ahol a munkahely szétszórta és földrajzilag változó jellegénél fogva az ingázás természetesebb és elfogadhatóbb, mint más telepített iparoknál.

Vidéki városaink közül elsősorban Miskolc fejlesztésénél kell a környéki településekkel számolni. Miskolc a „borsodi régió” központja. Jelenlegi lakosszáma mintegy 150 000 fő, ami perspektívában 200 000-re növekszik. Az ingázók száma 13 261 fő. A város környéki települések során lakosszáma jelentősen megnőtt az utóbbi években. Ezért Miskolc és környéke általános rendezési terve 8 „alvőközségnek” „alvővárossá” való fejlesztését javasolja (teljes közművesítéssel).

Hasonló a helyzet pl. Győrött, ahol 10 768 fő az összes ingázó száma, ebből a naponta befelé ingázók száma 10 331 fő, vagyis az összes ipari munkavállalónak több mint 37%-a. Ehhez még hozzá kell tenni, hogy a naponta ingázók több mint 60%-a 10–40 km távolságról jár be, így például több mint 500-an ingáznak Győrszentivánról (1354 fő), Ménfőcsanakról (705 fő), Nyúl községből (605 fő). E néhány számadat is mutatja, hogy Győr esetében komolyan kell mérlegelni egyes környéki községek megfelelő fejlesztésének a kérdését, esetleg egyes ipari üzemek kitelepítésének a kérdését is.



Budapest tervezett új alvővárosainak elhelyezkedése;

1 Csomád, 2 Mogyoród, 3 Gyömör, 4 Feisőpakony, 5 Taksony, 6 Sorrento, 7 Solymár, 8 Margitliget.

Az iparfejlesztés során különös jelentőséget nyerhetnek a város környéki települések olyan városainknál, ahol a helyi adottságok nem teszik lehetővé a város területi növelését, ill. a lakosságának megfelelő emelését.

Budapest kérdéséről külön kell röviden szólni.

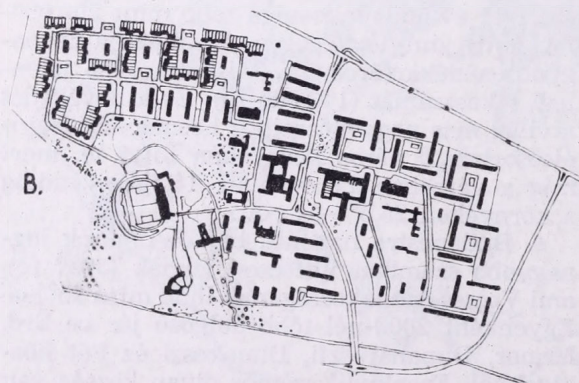
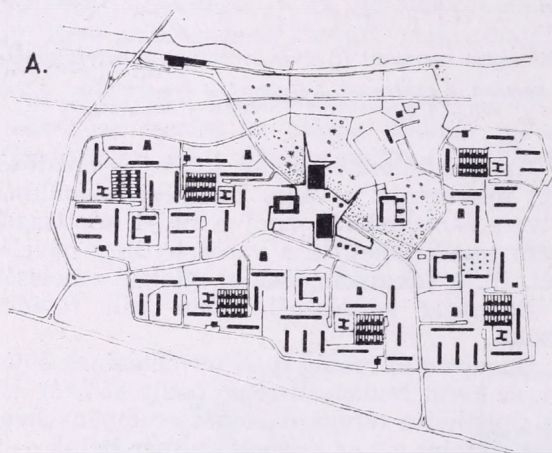
Budapest az ország ipari termelésének 50%-át, az egész budapesti régió pedig 65%-át adja. Jóllehet a tervgazdálkodás eredményeképpen — mint azt az előzőekben már láttuk — a vidéki városok fejlődése meghaladta a főváros fajlagos lakosságnövekedését, abszolút számokban még mindig Budapest jár az élen, mert 11 év alatt lakossága több mint 200 000-rel nőtt, ami lényegesen meghaladja legnagyobb vidéki városunk, Miskolc egész jelenlegi lakosságát (143 000 fő). Ez a növekedés a világ más nagyvárosaihoz hasonlóan, vagyis elsősorban a város környékén folyt le, mert míg a városban 11 év alatt 16,5%-os, addig a környéken 25,5%-os volt.

A Budapestre naponta bejáró ingázók legnagyobb számban Vecsésen laknak (3927 fő), ami Vecsés összlakosságának több mint 25%-a. Egyenként 2000-nél több dolgozó jár be Erd. Monor, Dunaharaszti, Dunakeszi és Fót községekből. Ezenkívül számos olyan község van (Üllő, Gyal, Veresegyház, Taksony, Sződ, Üröm, Pilisborosjenő), amelyek lakosságának több mint 20%-a ingázik naponta Budapestre.

A városkörnyék lakosságnövekedése és az ingázók nagy száma gyorsan fokozza Budapest nappali túlsúlyfoltosságát, és nehezíti a város jövőbeni decentralizációját. A további lakosságnövekedéssel a jövőben is számolni kell, bár a növekedés üteme továbbra is el fog tolódni a vidéki városok javára.

Miután Budapesten a lakásépítési lehetőségek korlátozottak, Budapest és környéke általános rendezési terve előíranyozza alvó- és bolygóvárosok építését.

Alvóvárosokként jöhetnek pl. számításba Csomád, Mogyoród, Gyömrő, Felsőpakony, Taksony, Sorrento, Solymár, és Margitliget. Az alvóvárosok építése lehetőséget nyújt Budapest lakosságnövekedésének lefékezésére, illetve decentralizációjára, a lakóterület fellazítására. Ugyanakkor növelné a naponta bejárók számát, a nappali népességet, tehát csak részmegoldást jelent.



Solymár melletti alvóváros zárt körű tervpályázata tára benyújtott tervek;

A Kismarty-Lechner Gyula és Ihrig Dénes terve, B Pongrácz Pál terve.

Ezért az alvóvárosok gyűrűje mellett Budapest és környéke általános rendezési terve számol egy külső gyűrűvel, a fővárostól 25—40 km-re kiépítendő, illetve már többé-kevésbé ekként is működő bolygóvárosok gyűrűjével. (Vác, Gödöllő, Pilis, Dabas, Ráckeve, Ercsi, Bicske, Dorog, Esztergom stb.) Ezek a települések alkalmasak, vagy alkalmassá tehetőek arra, hogy oda Budapestről ipari üzemek kitelepüljenek, illetve ott új üzemek létesüljenek. Egy ilyen bolygóváros-hálózat tervszerű fejlesztése már jelentős segítséget nyújthatna a főváros rekonstrukciójában, munkahelyeinek decentralizációjában, lakóterületének fellazításában, jelentősen csökkenthetné a napi ingázók számát, a város nappali népességét.

*

Az előzőekben néhány ország nagyvárosainak, elsősorban fővárosának kiragadott példáján keresztül próbáltuk meg érzékeltetni a nagyvárosok égető problémái közül azokat a kérdéseket, amelyekre többek között a bolygóváros-hálózat kiépítésével próbálnak a szakemberek választ adni. A továbbiakban megkíséréljük a tapasztalatok alapján néhány tanulság rövid összefoglalását.

A városok, ill. városagglomerációk fejlődése meggyőzően bizonyítja, hogy a város és környéke egységes egész, amelyet bonyolult kölcsönhatásának figyelembevételével kell tervezni. A város környéke nem tartalékterülete a város korlátlan növekedésének, hanem a kettő együtt fejlődő egységet képez. Kíváncsú a város beépítési területének lehatárolása, de ez a határ nem elválasztóvonal a város és környéke között, hanem annak biztosítása, hogy a város elkerülhetetlen fejlődése, rekonstrukciója ne csak mennyiségi növekedést, hanem minőségi fejlődést is jelentsen. Az ilyen módon való településfejlesztésben fontos szerep jut a nagyváros környéki településeknek, mindenekelőtt a bolygóvárosoknak.

A bolygóvárosok gondolata nem új. Már a századforduló idején is épültek — kisebb mértékben tudatosan (pl. E. Howard kezdeményezésére), nagyobb mértékben ösztönösen — kertes települések a nagyvárosok környékén, a városhatáron kívül, amelyeket a lakosság a nagyváros mind elviselhetlenebb életfeltételei elől való menekülése, illetve a természet, a zöld iránti vágya, de nem utolsósorban az alacsonyabb telekár hívott életre.

Ezek a városok csaknem kivétel nélkül ún. alvóvárosok voltak, amelyek dolgozó lakossága naponta járt be munkahelyére, a nagy-

városba, ami legalább annyi (ha nem több) új problémát szült, mint amennyit megoldott. A településeknek ez a fajtája indokolt lehet bizonyos esetekben, amikor a lakóhely és munkahely közötti menetidő nem haladja meg a 30 percet. Lényegében ilyen települések épülnek ma a skandináv országokban; ezek nem tekinthetők önálló városoknak, inkább az alapváros zöldterülettel elválasztott új lakónegyedei, peremvárosai. De ezeknél is tapasztalható a törekvés, hogy a közelükben új ipart létesítsenek az új településben koncentrálódó munkaerő foglalkoztatására.

A települések másik típusa, amely a nagyváros hatékonyabb decentralizációját célozza, tulajdonképpen átmenetet képez az alvóváros és az önálló bolygóváros között. Az ilyen „fél-autonóm” bolygóvárosok a nagyvárosok körül 30–50 km-es körzetben helyezkednek el, bizonyos mértékben saját iparral, közintézményhálózattal is rendelkeznek, de emellett mind munkaalkalom, mind kulturális, egészségügyi stb. intézmények tekintetében jelentős mértékben rá vannak utalva az alapvárosra, ami a lakosság egy részének sűrű „ingázását” teszi szükségessé. Ezek a bolygóvárosok zömükben a nagyváros túlságos közelsége, konkurrenciája folytán nem képesek felülemelkedni a „külváros” szintjén, és nem tudnak megfelelni a korszerű várossal szemben támasztott összes igénynek.

Az „alvóváros”, valamint a „félautonóm bolygóváros” említett típusai nem vezettek kielégítő eredményre a nagyvárosok decentralizációjában. Ellenkezőleg, előmozdították az ipar mértéktelen koncentrációját, ezen keresztül a nagyvárosok olyan területi kiterjeszkedését, amely végül is az alvóvárosok jelentékeny részét is elnyelte, magábaolvasztotta.

A bolygóvárosok harmadik típusa, amely a jelenlegi legkorszerűbb törekvést testesíti meg a nagyvárosok decentralizációjára: az ún. önálló vagy autonóm bolygóváros. Ilyenek épültek a 30-as években Moszkva körül (pl. Dubna, Himki, Elektrosztal, Kalingrad, Sztupino stb.), legújabb, megvalósult példái az Angliában építés alatt álló „új városok” egy része és a tervezés, illetve építés alatt álló szovjet bolygóvárosok. Ezek a városok megfelelő nagyságukkal, sokoldalú, saját munkalehetőségükkel, valamint jól kiépített közintézmény-hálózatukkal biztosítani tudják a lakosság kényelmét, korszerű igényeinek kielégítését, az alapvárossal való jó közlekedési kapcsolat révén pedig ez az igények legmagasabb fokon való kielégítését is. Ahhoz, hogy a városok megőrizhessék önállóságukat, kiala-

kíthassák megfelelő saját munka-, közintézmény- stb. bázisukat fontos, hogy az alapvárostól megfelelő távolságra helyezkedjenek el.

Jelenleg a világ városépítési gyakorlatában mindhárom felsorolt településtípussal találkozunk. Ezek a települések — a nagyvárosok decentralizációjára vonatkozóan, de azon túlmenően is — sok tanulsággal szolgálnak, mivel többé-kevésbé szabad területen egységes koncepció alapján épülő nagyobb együttesek, ahol a korszerű elvek szabadabban érvényesíthetők.

Bolygóvárosok tervezésénél mindenekelőtt szükséges:

1. Sokoldalú vizsgálat alapján meghatározni, az adott alapváros körüli bolygóvárosok egységes hálózatát, tehát azok számát, helyét, fő funkcionális jellegét, nép gazdasági profilját és optimális nagyságát.
2. Meghatározni a bolygóvárosok beilleszkedését a városkörnyék általános struktúrájába, szem előtt tartva mind az alapvárossal, mind a saját szűkebb környékkel való funkcionális, szállítási kapcsolataikat,
3. Kidolgozni az illető bolygóváros sajátos szerkezeti-építési karakterét a város nép gazdasági profiljának, speciális adottságainak megfelelően (megállapítani a lakossűrűséget, a beépítés módját, típusait stb.).

A bolygóváros fő profilja — aszerint, hogy a település milyen funkciót tölt be a környék struktúrájában — különböző lehet:

1. Ipari jellegű város. A városalakító alapot az alapvárosból kitelepített, illetve újonnan létesített ipari üzemek és intézmények képezik.
2. Mezőgazdasági-üzemi jellegű város az ilyen profilnak megfelelő tudományos-kutató intézetekkel és oktatási intézményekkel. Az agrárváros-struktúra úgy is jelentkezik (és ez a gyakori), mint több szétszórt település központja.
3. Oktatási-tudományos jellegű város, az alapvárosból kitelepített, illetve újonnan létesített oktatási-tudományos intézmények, internátusok bázisán.
4. Egyéb (pl. pihenő-üdülő) jellegű város.

Ezek a fent említett profilok természetesen ritkán jelentkeznek tisztán az egyes településekben, hanem oly módon keverednek, hogy valamelyik közülük uralkodó.

Az alapvárostól való távolság függ az alapváros nagyságától, a bolygóváros típusától, a közlekedési és egyéb adottságoktól. Így pl. Párizs elővárosai, amelyek az 1. és 2. típushoz

tartoznak, 20 km-es övezetben helyezkednek el, Potsdam, Berlin bolygóvárosa 30 km-re van a fővárostól. Más félautonóm városok lényegében külső lakónegyedek (mint például Vällingby) —, amelyek lakosságának csak 50%-a dolgozik a helyi vállalatoknál — 10—13 km-re vannak az alapvárostól. Hasonlóképpen az 1. és 2. típushoz tartoznak Leningrád 25—45 km távolságra levő bolygóvárosai (Petrodvorec, Puskin, Pavlovszk, Gatcsina, Szesztroreck, Krasznoje Szeló stb.).

Az 1. és 2. típus alkalmazásának gyakran korlátot szab a nagyvárosok közelében még fellelhető megfelelő területek elégtelensége, hiánya. Ebben az esetben az ilyen városok létesítéséről vagy le kell mondani, vagy meglevő települések fejlesztése útján kell azokat létesíteni, amennyiben a feltételek erre kedvezőek.

Az alapvárostól nagy távolságban létesülő autonóm bolygóvárosokra részben az angol, valamint a szovjet gyakorlat szolgált példát.

Figyelemre méltó az a szovjet javaslat, amely bolygóvárosok csoportos létesítését tartja célszerűnek. A városok csoportos elhelyezése lehetőséget nyújt mindazon előnyök kihasználására, amit a kisebb városméret jelent. Ezért kívánatos a városok csoport tagjai között 2—4 km-es távolságot oly módon biztosítani, hogy a városoknak természetes határai legyenek (erdők, tavak, folyók, szakadékok stb.), nehogy az egyes települések később összenőjjenek. Ugyanakkor a csoportos elhelyezés megkönnyíti a megfelelő hely kiválasztást, a vasúthoz, főúthoz, folyóhoz való kapcsolódást. Különös előnyei vannak a közintézmény-hálózat kialakításában, mivel a nagyobb lakosság folytán magasabb szintű közintézmények gazdaságos létesítését teszi lehetővé. Hasonlóképpen megkönnyíti az építőipari bázisok gazdaságos kihasználását, a fejlettebb nagyipari módszerek és technika alkalmazását, a mérnöki létesítmények egységes, gazdaságosabb rendszerének kialakítását. A sokoldalú kiszolgálás érdekében kívánatos különböző, egymást jól kiegészítő profilú települések csoportosítása. Természetesen biztosítani kell a csoporton belüli jó közlekedési kapcsolatot, valamint az egész csoport megfelelő kapcsolatát az alapvárossal.

A városok szerkezetére döntő hatással van a munkahelyek elhelyezkedése. Kisebbségi városoknál célszerű az üzemeket egy ipari területen koncentrálni. Ez esetben a városméret rendszerint lehetővé teszi gyalogos rendszerű városszerkezet kialakítását. A gyalogos szerkezetű város az üzemeltetés szempontjából igen gazdaságos. Ebben az esetben a város

építészeti hangsúlyait, közintézményeit, központját és alközpontjait stb. a gyalogos jelleg figyelembevételével kell megtervezni.

Más a helyzet nagyobb városoknál, ahol az üzemek nem helyezhetők el egy egységes ipari területen, és így többsúlypontos város alakul ki.

A két ellentétes irányban elhelyezkedő üzemi terület lehetővé teszi nagyobb városban is a gyalogos elérhetőséget, és így a közlekedési utak tehermentesítését, mint pl. Harlowban vagy Krjukovóban. Több ipari terület esetén nehézséget okozhat azok megfelelő vasúti és vízellátása. Krjukovóban pl. e megfontolás alapján a város keleti részén nemvízigényes ipart helyeztek el. Ilyen többsúlypontos települések létesítése indokolt lehet:

1. bolygóváros-csoportoknál;
2. nagyobb településeknél, amikor a gyalogostávolságok ezt szükségessé teszik;
3. már meglevő ipari bázisra épülő településeknél.

Az ipari területnek a vasút túlsó oldalára való elhelyezése (mint pl. Stevenage vagy Park-forest esetében) bizonyos előnyökkel és hátrányokkal járhat, melyek esetenként külön mérlegelendők. Ez az elhelyezés költséges kétszintes forgalmi kereszteződéseket tesz szükségessé. Ugyanakkor azonban megkönnyíti az ipari és lakóterület forgalmának szétválasztását, az ipari terület vasútforgalmának biztosítását, az ipari és a lakóterület zavartalanabb fejlesztési lehetőségét, a csupán védőterület jellegű zöldlétesítmények csökkentését.

Általában az új városoknál az ipar periferikus elhelyezkedésű, és a lakóterületről megfelelő zöld védősáv választja el. De találkozunk a gyakorlatban olyan megoldással is, amikor üzemek közvetlenül a lakóterülethez csatlakoznak, sőt, a lakóterületen belül helyezkednek el (skandináv példák). Ez a megoldás indokolt és helyes lehet olyan üzemek esetében, amelyek biztonsági, egészségügyi, forgalmi vonatkozásban nem zavarják a lakóterületet. Az országos energiahálózat kiépítésével, a gazdaságosan sajátüzemi energiatelepek fokozatos megszüntetésével, az üzemi védőberendezések (légtisztító, porelszívó stb.) fejlődésével perspektivikusan megnő a lehetősége annak, hogy az üzemek egyes fajtáit a lakóterülethez közelebb telepítsük ennek károsodása nélkül, és így gazdaságosabb, a lakosság jobb kényelmét szolgáló településszerkezet jöjjön létre.

A vasútvonalak, közlekedési főútvonalak és a lakóterület viszonya szempontjából a gyakorlatban két megoldással találkozunk:

1. érintik a várost,
2. átszelik a várost, illetve bevezetnek a központba.

Az utóbbi esetben a vasútállomás központosabbban helyezhető el, és így gyalogos megközelítése jól biztosítható. A megoldás hátrányai: zaj, balesetveszély, a lakóterület szétválgása, költséges kétszintes átjárók építésének szükségessége. E hátrányok ellenére elkerülhetetlen lehet ez a kényszermegoldás már meglevő települések fejlesztése esetén, mint pl. Crawleyben, ahol a vasútvonal a települést három részre vágja. Hasonló helyzet adódik Leningrád egyes bolygóvárosaiban (Gatcsina, Lomonoszov, Kolpino stb.). Új településnél igen eredményesen alkalmazható a vasútvonalnak a központba való behozása, mint pl. a földalatti átvezetése Vällingby esetében.

A példák túlnyomó többségében a főútnak elkerülnek az új városokat. Ebben az esetben fontos kérdés a vasútállomás — mint a bolygóváros „főkapuja” — és a városközpont közötti kapcsolat megoldása. Olyan városoknál, ahol a lakosság jelentős része ingázik (1. és 2. típus), indokolt lehet a városközpontnak nem a lakóterület súlypontjában, hanem a vasútállomás közelében való elhelyezése. Esetleg két központot kell kialakítani, egy kereskedelmi központot az állomás mellett és egy másik közigazgatási-kulturális központot a lakóterület közepén. A vasútállomás melletti városközpontra nyújt példát Harlow.

Tekintettel arra, hogy az újonnan létesülő bolygóváros központi szerepköre gyakran kiterjed a szomszédos településekre is, a bolygóvárosok központja más településeket is kiszolgálhat. Így a 25 000 lakosú Vällingby központját 80 000 főre méretezték, a 80 000 lakosú Harlow központját 160 000 főre. Ilyen esetekben különösen indokolt a központnak a vasútállomás mellett való elhelyezése. A nyugati példáknál gyakran lehet a városközpont ilyen excentrikus elhelyezésével találkozni, ami elsősorban azzal magyarázható, hogy a nyugati városközpontok mindenekelőtt kereskedelmi jellegűek kiszolgáló műhelyekkel, nagy autóparkolókkal, egyébként a város társadalmi életében kevésbé van jelentőségük.

Az új városok úthálózata erősen differenciált, figyelembe veszi, hogy az autóforgalom nagymérvű megnövekedésének egyrészt megvannak a maga funkcionális követelményei, másrészt az autóforgalom nagymértékben zavarja a lakóterületek nyugalmát. Ezért a városok belső szerkezetében gyakran alkalmazzák a „Radburn-elvet”, azaz, a járműforgalom és gyalogosforgalom szétválasztásának elvét. Az utak forgalmi (főforgalmi és gyűjtő), valamint lakóutakra, zsákutcákra oszlanak. Kerülnek a felesleges keresztezéseket, nagy gondot fordítanak a kényelmes gyalogos közlekedés biztosítására.

A lakóterület kialakításában ma már az egész világon érvényesül a lakókörzetek (szomszédsági egység, mikrorayon), vagyis az alapfokú közintézményekkel ellátott lakóterületi egységek elve, amelyek megfelelő saját zöldterületekkel rendelkeznek, illetve egymástól is közbe iktatott zöldterületekkel határolódnak el.

Beépítésüket tekintve, a nyugati bolygóvárosoknak országonként megvan a maguk sajátos karaktere. Legvárosiasabbak — soklakásos bérházaikkal — a francia bolygóvárosok. Angliában csaknem uralkodó a kétszintes sorházas beépítés, amelyet csak városkompozíciós okokból élénkítenek itt-ott magasabb bérházzal. Az amerikai városok a legterjedtebbek, szinte kizárólag a szabadon álló családiházas beépítést alkalmazzák. A Szovjetunióban a beépítés zöme 4—5 szintes, ami még lift nélküli megoldást tesz lehetővé, és még megőrzi a város kellemes emberi léptékét.

A nyugati új városok alacsony, telkes beépítése rendkívüli módon megnöveli a városok területét, ily módon gazdaságtalan és kényelmetlen megoldás, amely nyugati szakkörökben is sok vitát vált ki, és kétségtelenül ez az új városok egyik legsebezhetőbb pontja. A keskeny kis egyéni telkek nem képesek az izoláltság, az otthoniasság érzetét kelteni, és mint zöldterületek is kevésbé hatékonyak, mint az egységesen kiképzett, funkcionálisan és esztétikailag egyaránt megoldott parkterületek. Ami a lakosság kertészkedési vágyának kielégítését illeti, érdekes kísérletnek tekinthető az a szovjet próbálkozás, mely az új bolygóvárosokban (lásd Krjukovo) a lakosság egy része számára (akik ezt igénylik) egységesen telepített, a város zöldterületi rendszerébe beilleszkedő gyümölcsösöket létesít, ami mind a megművelés, mind a városi zöldövezet, de nem utolsósorban a város gyümölcsellátása szempontjából is figyelemre méltó megoldásnak látszik.

A bolygóvárosok, illetve bolygóváros méretű települések létesítése mellett jelentős gazdasági érvek is szólnak. Közgazdászok és néprökök általában egyetértenek abban, hogy a racionális méretű, kisebb városok mellett lényegében mindazt a kényelmet nyújtják, amit a civilizáció a nagyvárosokban elért; lényegesen kisebb költséggel létesíthetők és üzemeltethetők, mint amazok. Német közgazdászok szerint a két várostípusban előállított ugyanazon termék önköltsége között 25—30%-os eltérés is lehet a kisváros javára.

Az ipari üzemek építésköltségét és üzemi költségeit a kisvárosban kedvezően befolyásolja a közlekedés gazdaságosabb megszerve-

zésének, a műszaki berendezések célszerűbb elhelyezésének, a kiszolgáló intézmények jobb kooperációjának stb.-nek a lehetősége.

Szovjet számítások szerint a kisváros építési költsége mintegy 10%-kal lehet alacsonyabb a nagyvárosokénál az ésszerű területkihasználás, munkaszervezés és szállításszervezés stb. folytán.

Nagy különbségek vannak a bolygóvárosok javára a műszaki berendezések és a városi közlekedés költségeiben, amelyek differenciája szovjet becslés szerint elérheti a terv szerinti költségek 30–40%-át. (Egy 500 000 lakosú város egy főre eső közlekedési költségei kb. háromszorosát teszik egy 50 000 lakosú városénak. Földalatti vasút építése a költségek további megkétszerezését jelenti.)

Számos olyan megtakarítás is jelentkezik a kisvárosoknál, bolygóvárosoknál, amely forintértékben vagy százalékosan nem mutatható ki, de a népgazdaság szempontjából nagy jelentőségű. Ilyen pl. a dolgozóknak az egyszerűbb közlekedésből adódó időmegtakarítása, vagy ilyen megtakarítást jelentenek a kisváros könnyebben biztosítható, kedvezőbb egészségügyi, pihenési, sportolási stb. feltételei, amelyek eredménye a lakosság jobb egészségében, munkaképességében realizálódik.

A bolygóvárosok építésének nemcsak a nagyvárosok decentralizációja szempontjából van jelentősége. E városok építésénél kevésbé állnak fenn azok a kötöttségek, amelyeket a már meglevő beépítés, létesítmények jelentenek, és így akadálytalanabban érvényesíthetők és tanulmányozhatók a korszerű városépítési elvek és módszerek, amelyek tanulságait azután a településtervezés egyéb területein is fel lehet használni.

Mint a kapitalista országok példáján láttuk, azokban a bolygóvárosok építése a nagyvárosok decentralizációja szempontjából nem járt a várt eredménnyel. Helytelen lenne azonban ebből a bolygóvárosokat elmarasztaló következtetéseket levonni. Ennek a részleges kudarnak a magyarázata mindenekelőtt abban keresendő, hogy a bolygóvárosok építésével egyidejűleg következetesen végre kell hajtani a nagyvárosi üzemeknek és lakosságnak az áttelepítését, a lakóterületnek zöldterületekkel való fellazítását, meg kell akadályozni, hogy a kiürített üzemi épületeket, lakásokat ismét elfoglalják. A kapitalizmus körülményei között, az üzemi, lakás-, telek-magántulajdon körülményei között, a városfejlesztésben érvényesülő spontán tendenciák körülményei között a bolygóvárosok építését — nagy erőfeszítések árán — egyes esetekben sikerült megszervezni. Ami azonban a nagyvárosok de-

centralizációját illeti, ez megbukott a fent említett intézkedések hiánya miatt.

Nyilvánvaló, hogy jelenlegi hazai településhálózatunk nagy változások előtt áll. Nagyon gondos, körültekintő kutató- és tudományos munkának kell a magyar településhálózat fejlesztésének elveit, az egyes települések karakterét meghatároznia.

A szocialista tervgazdálkodás körülményei megadják a lehetőséget, hogy a bolygóvárosok építésének tanulságait tervszerűen beleillesszük országos városfejlesztési, városkörnyékfejlesztési terveinkbe, és főleg, hogy ezt a tervet végig következetesen végre is hajtsuk.

IRODALOM

- Architecture d'aujourd'hui. 1958. 80. sz.
 L'architecture d'aujourd'hui. 1960. 88. sz.
 Architektura i sztrojtelstvo Moszkvi. 1957. 11. sz.
 Baukunst und Werkform. 1961. 7. sz.
 Deák Sándor: London városépítési problémái (Településtudományi Közlemények 12. sz.).
 Gallion, A. D.: The urban pattern. 1959.
 Gibberd, F.: Town design. 1959.
 Goroda szputnyiki. Moszkva, 1961.
 Gradosztroitelnye problemi razvityija Leningrada. Leningrád, 1960.
 Ihrig Dénes: A II. világháború utáni francia városépítésről (Településtudományi Közlemények 14. sz.).
 Ikonnjyikov, A. V.: Szovremennaja architektura anglii. 1958.
 Központi Statisztikai Hivatal: 1960. évi népszámlálás. Előzetes adatok.
 Központi Statisztikai Hivatal: Az ipari munkavállalók ingavándorforgalma.
 Lavedan, P.: Histoire de l'urbanisme. Párizs, 1959.
 Lavedan, P.: La géographie des villes. Párizs, 1960.
 Dr. Lettrich Edit: Az ipari települések területkomplexumai Magyarországon. (Földrajzi Értesítő. 1962. 1. sz.)
 Lewis, B.: Neuer Wohnbau in England. 1960.
 Lewis, H. M.: Planning the modern city. 1949.
 Opit sztrojtelstva 25. 1959.
 Otto, K.: Die Stadt von Morgen. 1959. Berlin.
 Dr. Perényi Imre: Városépítéstörténet. Budapest, 1961.
 Dr. Perényi Imre: Budapest és környékének általános városrendezési terve a nagyvárosok fejlesztési problémáinak tükrében. (Településtudományi Közlemények 13. sz.)
 Dr. Perényi Imre—Faragó Kálmán: A racionális városnagyságok meghatározásának elvei. (Településtudományi Közlemények, 12. sz.)
 Planirovka i zasztrojka bolsih gorodov. Moszkva, 1961.
 Self, P.: Cities in flood. 1957.
 Town and country planning. 1949. 3. sz.
 Town and country planning. 1959. 1. sz.
 Vasziljev, B. L.: Gradosztroitel'naja praktika i zsiliscnoje sztrojtelstvo v szkandinavszkih sztranah. 1960.
 Vidéki városaink (szerk.: dr. Borsos József). Budapest, 1961.
 Volfenzon, E.: Voproszi planirovki zasztrojki za rubezsom. 1957.

A MEZŐGAZDASÁGI JELLEGŰ TELEPÜLÉSEKKEL KAPCSOLATOS SZOCIOLÓGIAI KUTATÁSOKRÓL

FÜLÖP DÉNES
egyetemi docens

RENDES LAJOS
egyetemi adjunktus

TIBA IMRE
egyetemi adjunktus

A felszabadulás óta hazánkban — különösen a szocializmus építésének következményeképpen — alapvető társadalmi, gazdasági és kulturális átalakulások mentek végbe. Ezek az átalakulások a társadalmi és állami élet minden területére kihatottak, és rendkívül lényeges átfarmálódásokat eredményeztek az emberek társadalmi és egyéni életében. Ugyanakkor az elmúlt években a tudományos vizsgálatok sok tekintetben elhanyagolták, vagy egyenesen mellőzték a végbemenő folyamatok alapos elemzését, illetőleg a vizsgálódást a fő gazdasági tényezők analízisére korlátozták. Ily módon a változó társadalom közösségeinek konkrét vizsgálata (mint pl. a tulajdonhoz való viszony, a munkaviszonyok, a család a szocializmusban, a települések szociológiai vonatkozásai) leszűkült az alapvető gazdasági folyamatok vagy a gazdaságpolitika elemzésére. Természetesen ezen alapvető folyamatok vizsgálata nélkülözhetetlen a különböző társadalmi jelenségek megértése szempontjából annál is inkább, mivel végeredményben az említett gazdasági, társadalmi tendenciák determinálják a fentebb vázlatosan említett jelenségeket is. Ennek ellenére az a gyakorlat, amely a gazdasági, anyagi változásokból közvetlenül vonta le a következtetéseket, és figyelmen kívül hagyta azt, hogy az alapvető viszonyokban beállott változások nem közvetlenül, hanem áttételesen hatnak, ez a gyakorlat a tudományos kutatómunka számára elfogadhatatlan. A települések tervezése és vizsgálata esetén is számos esetben megtörtént, hogy csak a legfontosabb gazdasági, társadalmi tendenciákat — olykor csak feltételezett tendenciákat — vették figyelem-

be, noha ezek kihatása (pl. a technika behatolása a mezőgazdaságba és általában a falusi életbe) nem közvetlen. Engels hangsúlyozta, hogy annak idején neki és Marxnak — tekintettel arra, hogy az ideológiai ellenfelekkel szemben a fő oldalt (gazdasági oldalt) kellett hangsúlyozniuk — nem volt alkalmuk és idejük a többi oldal kiemelésére. A fő oldal vizsgálata azonban nem teszi nélkülözhetővé, ellenkezőleg, kötelezően előírja a társadalmi élet más vonatkozásainak — amelyeket rendszerint a felépítmény fogalmába szoktak sorolni — szüntelen és alapos feltárását. (Lásd: Marx—Engels Vál. Műv. 2. köt. 489. old. Bp., Szikra, 1949.) (A településekkel kapcsolatos szociológiai irodalomra és kutatásokra vonatkozólag lásd a mellékletet.)

A szociológiának településtudományi összefüggésekben is vizsgálnia kell a tudat — ideológiai viszonyok — függőségét a társadalom változó gazdasági viszonyaitól, illetőleg kölcsönösen ható kapcsolataikat. Vizsgálni kell továbbá az olyan társadalmi jelenségeket, amelyek egyaránt magukban foglalnak anyagi és ideológiai viszonyokat is, pl. üzemi kollektívák vagy a család gazdasági és morfológiai szemléletén túl, ezek kulturális és egészségügyi igényeit. A marxizmus—leninizmus klasszikusai számos, eszmei és metodikai tekintetben irányt mutató örökséget hagytak ránk, amelyek a marxista szociológiai kutatások példaképei ma is. (Engels: „A munkásosztály helyzete Angliában”, „A lakáskérdéshez”, Lenin: „A narodnyikság gazdasági tartalma”, „A kapitalizmus fejlődése Oroszországban”, „Az orosz szociáldemokrácia agrárprogramja” stb.)

A tudományos előrelátásnak sok tényezőt kell figyelembe vennie. Így mindenekelőtt azt az általános igazságot, hogy a jövő perspektívái a múltba és jelenbe vannak ágyazva. Ezért a történeti kutatások és a rendelkezésre álló dokumentációs és statisztikai-demográfiai, valamint irodalmi anyagok felhasználása nélkülözhetetlen. Nem elégséges azonban a szóban forgó jelenségek dokumentációs vizsgálata, különösen nem a jelen helyzet felmérésében. E munka során a dokumentációs és irodalmi anyagok figyelembevételén túl — amely lényegében íróasztal melletti munkát igényel — szükségessé válik a terepen végzett, elméletileg és módszertanilag alátámasztott, megfontolt vizsgálatok is, amelyek során a történeti szemléletet magától értetődően alkalmazni kell. (Ennek szükségességét nézetünk szerint helyesen fejti ki Szalay Sándor a Magyar Filozófiai Szemle 1962. 5. számában, l. o. 672. old.) Figyelembe kell venni nemcsak az objektív tényezőket, hanem az olyan szubjektív mozzanatokot, meghatározókat is, mint amilyenek pl. a különböző intézkedések, mert ezek hatásának lemérése a társadalmi, gazdasági fejlődés számára rendkívül fontosak. A különböző állami tervek, intézkedések hatásai a lakosság különböző rétegeire nehezen bár, de lemérhetők. Ezekre a reagálás a lakosság részéről bonyolult, összetett folyamat amelyet ideológiai, kulturális, etikai és más tényezők is befolyásolnak. Az ilyen társadalmi jelenségek az egyetemes összefüggésektől alárendelten jelentkeznek, ami azt a kötelezettséget rója a kutatóra, hogy az uralkodó szocialista viszonyokat vegye figyelembe. (Hegedűs András: A marxista szociológia tárgyáról és helyéről a társadalomtudományok rendszerében. Magyar Filozófiai Szemle 1961. 2. szám 171. old.)

A kutatásokat végző szociológusnak munkáját a történelmi materializmus filozófiai és módszertani diszciplínáinak ismeretében és alkalmazásában kell végeznie, figyelembe véve a tényanyagok és összefüggések dialektikus jellegét. A településekkel foglalkozó szociológiai kutatásoknak — céljuktól függően — számolniuk kell a falvak, városias jellegű települések és városok specifikus jegyeivel, múltjukkal, történetükkel, földrajzi, etnográfiai stb. és nem utolsósorban gazdasági különbségeikkel. Az ilyen eltérések tartalmi és morfológiai vonatkozásban is számottevők. (Lenin „A kapitalizmus fejlődése Oroszországban” 1899. c. munkájában éppen abból kiindulva, hogy a falusi állapotok teljes megváltozását a gépi nagyipar behatolása eredményezi, e legfőbb folyamat következményei-

nek vizsgálata érdekében a településeket a nagyipar területi elhelyezkedése tekintetéből tipizálta.) Nyilvánvaló, hogy a kutatások konkrét céljai miatt az osztályozások sokoldalúak lesznek még az esetben is, ha kimondottan csak a mezőgazdasági jellegű települések esnek érdeklődési körünkbe. Az általános és az egyedi jegyek körültekintő vizsgálata nélkül hamis következtetésekre jutnánk. Erre vonatkozóan a településekkel foglalkozó szaktudományok számos példával élnek.

A mezőgazdasági jellegű településekkel kapcsolatos szociológiai vizsgálatok elvégzésére vonatkozóan, amelyek elsősorban a népesség életmódjának fő jellemzőire vonatkoznak, két részlegben próbálunk javaslatot tenni. Magától értetődik, hogy ezek a javaslatok a továbbiak során — különösen a próbavizsgálatok elvégzése eredményeként — módosulni fognak, annál is inkább, mivel a kutatott tárgykör sokrétűsége nemcsak az általános (tipikus) jegyek, hanem a speciális körülmények figyelembevételét is megköveteli.

I.

A TELEPÜLÉSSZOCIOLOGIA SZÜKSÉGESSÉGE, LEGFONTOSABB FELADATAI

Hazánk településeinek vizsgálata sok vonatkozásban napirenden van. Ismeretes, hogy az idevágó problémákkal nemcsak a településtudomány hanem a történettudomány, a statisztika, a demográfia, a közgazdasági tudományok és a szociográfikus irodalom stb. is foglalkozik. Mindez azt mutatja, hogy a településhálózat és fejlődésének problémái rendkívül nagy jelentőségűek mind a jelen, mind a távlati tervezés aspektusából is.

A szociológiai kutatásoknak fel kell használniuk más tudományok — így pl. a demográfia — eredményeit. A városiasodás, a belső vándormozgalom, a társadalmi átrétegződés stb. közvetlenül kapcsolatos a településtudománnyal, városépítéssel, távlati fejlesztéssel. Az elmúlt években számos jelentékeny eredményt sikerült e téren is elérni. A már ez ideig alkalmazott különböző módszereket azonban az eddigi tapasztalatok, valamint a szociológia fejlődésének felhasználásával biztonságos alapokra kell helyezni, és ki kell terjeszteni a falu és város közötti új különbségek vizsgálatára is. (Lásd: dr. Fórizs—Orlicsek: „A vidéki városok fejlettségének statisztikai vizsgálata” Demográfia 1962. 2. sz. 216. old. — lásd ezenkívül: „A szociográfikus irodalom

fellendülése" Magyar Filozófiai Szemle 1961. 2. sz. 253. old.)

A településszociológiának számot kell vetnie azzal, hogy a lakosság életkörülményeiben végbement változások a települések fejlesztésével kapcsolatban a jövőben milyen problémákat vehetnek fel. Figyelemmel kell kísérni egy-egy településnél a lakosság kor megoszlását. Az 1930-tól elvégzett vizsgálatok azt mutatják, hogy a produktív mezőgazdasági kereső népesség (15—39 év között) száma erősebben csökkent, mint a városi kereső népesség esetében. Ez a folyamat („előregedés”) természetesen az egész népességen belül is jelentkezik, azonban általában a mezőgazdasági kereső népességnél — mint előbb rámutattunk — fokozottabb. (A produktív kereső lakosság 15—39 év között az összes népességet véve figyelembe, 1930-tól 1960-ig 42,6%-ról 36,8%-ra csökkent. Ugyanezek a számok a mezőgazdasági kereső népességnél nagyobb csökkenést mutatnak: 56,9%-ról 41,3%-ra.)

Figyelembe kell venni a nemek arányának változási tendenciáját is. Az általános fejlődési vonal a férfiak számának csökkenését jelzi a mezőgazdasági népességben (1930: férfiak aránya 50,3%, 1960: 46,7%). Ugyanakkor a férfiak aránya az egész népességben lényegében változatlan (1930 : 48,9%, 1960 : 48,3%). A kereső népesség egészét vizsgálva, országos átlagban a férfiak aránya szintén csökkenő tendenciát mutat (1949—60 között 70%-ról 63%-ra), ez a csökkenés azonban nem olyan mértékű, mint a mezőgazdasági lakosság esetében látható (adatokat lásd: Demográfia 1961. 1. sz. 52—53., 58. old.).

A kor megoszlás említett változási tendenciája, valamint a nemek arányának megváltozása, továbbá az eltartottak számának általános növekedése (ide értve a társadalom által és a családok által eltartottakat együttesen, tehát a nyugdíjasokat is, valamint az önálló keresettel nem rendelkező gyermekeket is) szükségessé teszi, hogy a településtudomány, különösen a mezőgazdasági települések fejlesztése esetében, vegye figyelembe az említetteket. A felsorolt folyamatok ugyanis a település kommunális szolgáltatásaival, lakásigényével, vendéglátóiparával, egészségügyi intézményeivel, művelődésügyi hálózattal, közlekedési hálózattal stb. szemben fokozottabb speciális igények jelentkezésében nyilvánulnak meg. Pl. az idősebb nemzedékek számára a felszabaduló idő felhasználását, mégpedig hasznos, szocialista tartalmú felhasználását biztosítanunk kell. Ez azonban csak feltételezés, nem ad választ arra, hogyan biztosítsuk a szabad idő kívánatos értékesíté-

sét. Helyi felmérések adhatnak választ arra, hogy az idősebb mezőgazdasági lakosság kulturális igényei, egész életmódja, hagyományai milyen tényleges követelményeket támasztanak. Ismeretes ugyanis az a tény, hogy sok esetben ezen korosztályok számára létesített öregek klubja, nyugdíjasok klubja stb., bár sok hasznos eredménnyel járt, de nem vonzotta oly mértékben az idősebbeket, ahogyan azt korábban feltételezni lehetett volna. Meg kell állapítani, hogy az eltartott és nyugdíjas kategóriába sorolandó idősebbek közül mennyien végeznek időszaki munkát szövetkezetben, háztáji gazdaságban, vállalatoknál vagy másutt. Ezt figyelembe kell venni nemcsak keresőképeségük tekintetében, hanem a szabad idő felhasználása vonatkozásában is. A kor megoszlásnak a városrendezés és fejlesztés irányvonalával szemben is van követelménye, amelynek felmérhető tényezőit a próbavizsgálatok vagy részletesebb vizsgálatok hivatottak kiemelni. Bizonyos, hogy az a folyamat, amelyet a demográfusok előregedésnek neveznek, a városrendezés tekintetében nemcsak klubokat, szociális otthonokat követel meg, hanem parkok létesítését is, sőt kihat még a lakásépítésre is. Más vonatkozásban visszatérünk még a migráció következtében jelentkező lakásigényekre. Sok esetben három generáció együttélése jelentkezik, melynek a lakással szemben támasztott követelményei többé-kevésbé világosan felmérhetők.

Az eltartott lakosság jelentékeny részét a gyermekek képezik. Ma már felismerhető az a folyamat, hogy az ifjúság iskolai képzésének időtartama szüntelenül növekszik; a Horthy-rendszerben a kötelező iskoláztatás a 12—14. életévig terjed, ezzel szemben ma a 16. évig s feltehetően a jelen évtized végéig a 18. életévig tart a fiatalok túlnyomó többségénél. Ez a tény nemcsak az óvodai és iskolai hálózat bővítésének, korszerűsítésének problémáit veti fel, hanem a napközi otthonok létesítésének, a közétkeztetésnek és a tanulók közlekedtetésének súlyos, megoldásra váró kérdéseit is, annál is inkább, minthogy a mezőgazdasági települések jelentékeny részében ma még nincsen középiskola, vagy csak egyirányú közép fokú intézetek vannak. A tanulóifjúság kulturális igényeinek növelése nemcsak az iskolához kapcsolódik, hanem más művelődési intézményekhez is, ezek pedig csak részben találhatók meg a szóban forgó településeknél.

Az a változás és folyamat, amely a nemek arányának alakulásában — különösen a mezőgazdasági vidékeken — megfigyelhető, sokrétű követelményt támaszt, olyanokat, amelyeket jelenleg még nem tudnak megfelelő

módon kielégíteni. Feltételezhető, hogy ennek kihatása a lakástervezésre is jelentékeny. Figyelembe kell venni azt, hogy a mezőgazdasági munkában — jellege következtében — a legégetőbb időnyomunkától eltekintve, törekvés figyelhető meg a napi 8 órai munkaidő megvalósítására. Számításba kell venni azt is, hogy a téli hónapokban jelentkező szabad idő hasznos felhasználását a társadalomnak biztosítani kell. A családanyák természetüknél fogva törekszenek a szolid szórakozás elérésére, amelyet részben saját lakásukon belül kívánnak megvalósítani. Ugyanakkor azonban több nemzedék együttélése esetén erre a gyakorlatban nemigen kínálkozik lehetőség. Törekvés figyelhető meg a háztartás gépesítésére vidéken is; ez maga után vonja a megfelelő szervizhálózat kiépítésének szükségességét. A falusi háztartások gépesítése jelzi a vidéki (paraszti) családok átalakulásának más helyen körvonalazott változását. Ezt a városfejlesztési tervek kidolgozásánál is figyelembe kell venni. A villamos háztartási gépek, televízió, magnetofon, sőt a gépjárművek (különösen a motorkerékpár) elterjedése viszonylag közeli, gyorsabban elérhető javítószolgáltatást tesz szükségessé. Így nemcsak új építészeti objektumok (műhelyek, üzletek, benzinkút stb.) létesítése és üzemeltetése szükséges, hanem ezek megfelelő képzettségű szakembereket is kívánnak. Ez a hálózat még a nagyvárosokban is akadózva működik, az ország egyes vidékein majdnem elérhetetlen.

A vizsgált településeken a dolgozó nők aránya növekedésének a közétkeztetés fejlesztése tekintetében is jelentős szerepe van. Az elvégzendő vizsgálatoknak ilyen irányban is tájékozódniuk kell a már most jelentkező igények alapján. Hazánkban kevés statisztikai vagy más kiadvány foglalkozott azzal, hogy milyen társadalmi rétegek, nemek, korosztályok stb. és milyen mértékben veszik igénybe a vendéglátóipari létesítményeket, klubokat, eszpresszókat, kultúrházakat stb. Nézetünk szerint a jövőben az ilyen jellegű intézményekkel szembeni igények várhatóan növekedni fognak.

A városiasodás általában együtt jár a kereső népesség arányának növekedésével. Figyelembe kell venni, hogy a keresőképes lakosság arányának alakulása, a nők helyzete a vizsgált településeken a meglevő üzlethálózattal szemben milyen követelményeket támaszt. A mai kisvárosi, sőt falusi lányok és asszonyok nagyobb része szakított a ruházatkészítés korábbi népies formáival. Várható, hogy az igények nem állanak meg az öltözködésnél, hanem kiterjednek olyan, vidéken eddig általában ismeretlen szolgáltatások igénybevételére is, mint pl. fürdők, testedzés, kozmetika stb. Ugyancsak várható az is, hogy a közétkeztetésnek — amelyre fentebb a tanulóifjúság vonatkozásában már utaltunk — nagyobb szerepe lesz a jövőben, mint jelenleg. Ennek megoldása a városfejlesztési tervekben sem hiányozhat.

A mezőgazdaság a szocialista átszervezés következtében alapvető strukturális változáson ment keresztül. Ezek a szerkezeti változások településtudományi és településszociológiai szempontból is felmérendők. Nyilvánvaló, hogy a jelen és a jövő feladatait hosszú időn keresztül a szocialista mezőgazdasági nagyüzem továbbfejlődésének problémái fogják meghatározni. A mezőgazdaság szocialista átalakulása már jelenleg is mutat számunkra egy rendkívül fontos szociológiai jelenséget, mégpedig a család teljes átalakulását. Különösen a falusi és mezőgazdasággal foglalkozó családok korábban termelési egységek voltak, amelyek önálló földdel, termelési eszközökkel és az ezekhez szükséges gazdasági épületekkel voltak felszerelve.

A család jellegében bekövetkezett ilyen irányú változások az egész falusi társadalom fejlődésére kihatnak, tekintettel arra, hogy a hagyományos életrend a korábbiakban a család említett központi szerepére és helyzetére épült. A család nagysága, a gyermekek száma, települési és lakásigényeik mind-mind összefüggésben voltak a család mint termelési egység központi helyével. (Ez sok esetben az egykezésben nyilvánult meg, de korántsem korlátozódott erre.) A család említett átalakulásának következményeit hazánkban kellőleg még nem mérték fel. (Értékes összefüggéseket tár fel erre vonatkozóan dr. Kulcsár Kálmán a Demográfia 1962. 2. számában. 193—194. o.) Természetesen éppolyan hibás lenne feltételezni azt, hogy ezek a változások azonnali tudati-ideológiai következményekkel járnak, mint az egész folyamatot figyelmen kívül hagyni. A Bács és Csongrád megyékben végrehajtott lakásépítkezések nem egy esetben (pl. Kiskunfélegyházán) azt mutatják, hogy a vidéki városba betelepült parasztcsaládok jelentékeny része a városias jellegű lakásokban nem érzi otthon magát, s igyekszik azt korábbi életkörülményeivel összeegyeztetni. (Pl. a ház körüli területen állattartásra rendezkedik be.) Megfigyelhető, hogy a tanácsokról, falvakból beköltöző családok többsége a falusias jellegű városrészekben telepszik le. Ezek életkörülményei nem változnak meg olyan ugrásszerűen, mint azt fentebb említettük. Körülményeik azonban mégis — ha nem is minden vonatkozásban — mások, mint korábban voltak. Ennek kihatását azonban erre

a nem kevés számú családra és a településre nézve még nem tárták fel.

Igen fontos különbséget tennünk a mezőgazdasági lakosság rétegei között. Egyetemesen megfigyelhető tudati (és sokszor anyagi) különbségek mutatkoznak a termelészövetkezeti és állami gazdaságban dolgozók között. Nem kis jelentőségű az sem, hogy egy település keretei között hány, illetve mekkora és milyen tsz működik. A háztáji gazdaságok még hosszú időn át kihatnak nemcsak tudati tényezőkre, hanem a lakásigényekre is. Ennek problematikája is eltérő az egyes rétegeknél, így pl. a mezőgazdasági munkás (háztáji nélkül) rendszerint városiasabb körülményeket igyekszik otthonában is megvalósítani. A kétlakiak problémáira itt külön nem térünk ki, nemcsak azért, mert szerteágazó és messzire vezető kérdéssről van szó, hanem, mert sok esetben még annak eldöntése is nehéz, hogy ezek, valamint az ún. ingázók melyik településhez kötöttek szociológiai szempontból. Ezek rendszerint munkahelyük városának nappali (olykor heti) népességét növelik. Mentalitásuk, igényeik, adottságaik folytán külön vizsgálatot igényelnének.

Csak alapos szociológiai analízis esetén lehet a család megváltozásának és a migrációnak ilyen következményeit kellőképpen felmérni. Más esetek ugyanis azt bizonyítják, hogy a lakosság egy része (különösen a fiatalok) a városiasodást életkörülményeikben is jobban igénylik.

Igen fontos vizsgálat alá vonni a mezőgazdasági népesség áramlásának folyamatát. Országos szinten a statisztikai és demográfiai vizsgálatok a vándormozgalom alapvető tendenciáit kimutatják. Ezek általában arra mutatnak, hogy az elvándorlási helyek az esetek nagy többségében a mezőgazdasági jellegű települések (az Alföld, s rendszerint a falvak), a vonzásközpontok pedig az iparilag fejlettebb városokra, illetve vidékekre esnek (a fővároson kívül a Dunántúl északkeleti része, a Mecsek vidéke, a Sajó völgye, valamint általában a városok). E migrációs folyamat alaposabb vizsgálata arra is következtetni enged, hogy nem kizárólag gazdasági tényezők közvetlen hatásáról van szó, hanem ezeken túlmenően kulturális, rokoni, politikai stb. mozzanatok is jelentékeny indítékként játszanak közre a belső vándormozgalomban. A migrációs folyamat hazánkban erősen intenzív, de korántsem egyenlő. Ez megnyilvánul a vonzási (elvándorlási) irányokban, a helyi munka és művelődési lehetőségek kihasználásában, s igen sok egyéb tényezőben. Általános, de korántsem egyenértékű iránya a zárt települések felé, illetve a falvakból a városok felé

mutatkozik meg. Ez azonban annyira sajátos, hogy a vizsgálandó településeknél minden esetben külön értékelendő. Ezért a településfejlesztésnek nemcsak általában kell számolnia a lakosság áramlásának tendenciáival, hanem azt konkrétan kell megvizsgálnia.

A mezőgazdasági népsűrűség alakulása — amelyet itt csak érintünk — a keresőképes lakosság növekedésével jár együtt. (1880 és 1960 között a 100 kat. holdra jutó mezőgazdasági keresők aránya 16,6 főről 18,4 főre emelkedett.) A keresőképes lakosság növekedése ott gyorsabb, ahol a legmunkaigényesebb gazdálkodás folyik. (Adatokat lásd: Demográfia 1961. 1. sz. 110—112. és 71—75. old. dr. Kiss Albert: „Az agrárnépesség területi alakulása.”)

A településhálózat és egyes települések jelenlegi helyzetének felmérése és várható fejlődése vizsgálatánál nagy jelentőségű a mezőgazdasági lakosság áramlásának figyelembevétele a külterületi települések felől a zárt települések felé. (1930 és 1960 között az egész külterületen élő lakosság aránya 21,8%-ról 12,1%-ra csökkent.) A külterületi lakosság számának csökkenése a paraszti, főként tanyasi parasztság életviszonyainak javulását eredményezte. A tényleges folyamat értékelését nehezíti, hogy igen sok települést jogilag átminősítettek, s így az adatok nem mindenkor valósak. (Lásd: Demográfia, 1961. 1. sz. 69—75. old.) A zárt településekbe költöző paraszti lakosság közegészségügyi, művelődésügyi helyzete erőteljesen javult, a korábbi viszonyokhoz képest. Nem vizsgálták ez ideig kielégítően a technikának a faluba történt behatolása révén előállott következményeit. A technika behatolása a faluba, illetőleg a mezőgazdaságba a falusi lakosság kulturális felemelkedését követeli meg; növekszik az általános műveltség, amely az iskolai végzettségben is, de más, pontosan ki nem mutatott — bár sokoldalúan vizsgált — tényezőkben is megnyilvánul. (Pl. szakmunkásképzés, tanfolyamok, esti iskolák, ismeretterjesztő előadások stb.)

A mezőgazdaság szocialista átalakulása az osztályviszonyokban is alapvető további változásokat hoz létre. Ezek hatása ma még nem minden vonatkozásban nyilvánul meg. A felismerhető folyamat (pl. az egységes parasztság kialakulása, új munkásrétegek létrejötte a mezőgazdaságban, új értelmiség kialakulása stb.) csak nagy városokban van kimutatva (lásd az 1960-as népszámlálási adatokat). A mezőgazdasági jellegű települések továbbfejlődésének esetében azonban az ilyen vázlatos ismeretek nem adnak kielégítő alapot. Pontosabban fel kell mérni az átrétegződés jelen-

legi állapotát, ennek irányait, mégpedig az általános vonásokon — amelyek lényegében ismeretek — túlmenően. A településeken végbemenő társadalmi, strukturális változások a települések jövőbeni fejlesztésével szemben sokirányú követelményt támasztanak. Ezek közül néhányra az előzőkben rámutattunk, a statisztikai, demográfiai és helytörténeti feldolgozások több ilyen követelményt feltártak. Véleményünk szerint azonban nélkülözhetetlen az alapos szelektív vizsgálat és annak kimutatása, hogy a szerkezeti változás várható következményei körülbelül milyen irányban és fokon merülnek fel már jelenleg, illetőleg milyen irányokban fognak felmerülni a jövőben.

A fentebb említett megvizsgálandó problémákon kívül a szociológiai vizsgálatoknak ki kell terjedniük a kereseti viszonyok, a munkaidő és munkaviszonyok részletesebb taglására, a kettős keresetű családok helyzetének és igényeinek felmérésére is. Bizonyos, hogy kellően átgondolt, és megfelelő helyen végzett próbavizsgálat a mezőgazdasági jellegű települések problematikájának teljes feltárását eredményezné. Az is bizonyos, hogy a II. pontban javasolt metodikai eljárások a helyi kutatások alapján kiegészülnek olyanokkal, amelyek a tényleges helyzet elemzéséből keletkeznek.

II.

A TELEPÜLÉSSZOCIOLÓGIAI VIZSGÁLATOK METODIKAI KÉRDÉSEI

A szociológiai felmérés jellegét tekintve két, egymástól jól elkülöníthető elemből tevődik össze: egyrészt alapos szervezői munkát igényel, másrészt elmélyült elemző — ha úgy tetszik —, íróasztalhoz kötött munkát jelent. Bár a két elem átszővi egymást, mégis a munka első részében a szervezési feladatok dominálnak, míg a második részben a hangsúly az elemzés irányába tolódik el. A munka jellegében domináló elemtől függően változó számú munkatársak vesznek részt a munkában.

A szociológiai felmérés különböző mozzanatokból álló folyamat. E mozzanatok kölcsönhatásban állnak egymással, de a módszerkidolgozás igénye miatt el kell tekintetünk a kölcsönhatásoktól, részekre kell bontanunk az egységes folyamatot. Külön kérdés, hogy milyen felosztási alapon bontsuk részekre a felmérést. Véleményünk szerint a könnyebb áttekinthetőség, a logikus felépítés követelményének akkor teszünk eleget, ha a munka jel-

legében meglevő elemeket, valamint a munkában részt vevők számát együttesen tekintjük felosztási alapnak. E felosztási alapon a folyamat három, egymástól jól elkülöníthető fázist eredményez:

- A) az előkészítés időszaka,
- B) a felmérés időszaka,
- C) a feldolgozás munkája.

E három fázison belül azután további szakaszosítás kínálkozik.

A) Az előkészítés időszakában szerteágazó szervezési feladatokat kell megoldani. Tulajdonképpen az előkészítés időszakában végzett munkálatoktól függ félig a felmérés sikere. Ha sikerül a felvételezés sokrétű munkáját jól előkészíteni, bízunk a sikerben. Az előkészítés fázisában az alábbi feladatokat kell elvégezni:

- a) a vezető személyének kijelölése,
- b) a vizsgálat céljának meghatározása,
- c) reprezentáció foka,
- d) a vizsgálat helyének megválasztása,
- e) a vizsgálat módszerének meghatározása,
- f) a felmérés megszervezése,
- g) az okmányok elkészítése.

a) A vezető személyek kijelölése attól függ, hogy hány személy vesz részt a felmérés munkájában. Elképzelhető, hogy 2—3 fő közösen végez felmérést. Ez esetben is szükséges azonban valakit a munka egész irányításával megbízni. Véleményünk szerint a szociológiai felmérés, egyben a kollektivitás igénye kevésbé jelentkezik, mint a komplexitásra törekvő szociológiai felmérésekben. A munka irányítása, meghatározott szempontok következetes egységes érvényesítése az egy vezetővel való felmérést mutatja célszerűnek. Azzal, hogy egy személy végzi a felmérést, semmiképpen sem tagadjuk annak lehetőségét, hogy a munka különböző szakaszaiban irányítása alatt más személyek is részt vegyenek a munkában. (Pl. a Ganz—Mávgban a vezető mellett két munkatárs segít a felmérés megszervezésében, és az elemzés időszakában további munkatársakat is bevonnak.

b) A vizsgálat céljának meghatározása annak eldöntését jelenti, hogy milyen összefüggést akarunk tisztázni. A szociológiai felmérés csak a legritkább esetekben vállalkozik komplex, az adott csoport minden oldalú vizsgálatára. A komplex vizsgálat nagy anyagi kihatásai [pl. a Szokolov gyárban végzett felmérés egy éven keresztül 2 függetlenített és több részletesen függetlenített munkatárs közreműködésével 50 000 korona (kb. 75 000 forint) összeget emésztett fel] mellett sem biztosítja

mindig a helyes eredményt. Különösen nagy veszélyt jelent a szociográfiai elemek elhatalmasodása akkor, amikor a mozgásban levő viszonylatok helyett sokoldalú, empirikus leírás következik be. Az a veszély, amelyet Hegedűs így fogalmaz meg: „A szociográfia legnagyobb betegsége, mondhatjuk szervi baja, a részprobléma túlhangsúlyozása az egész rovására, a jelenség részletes leírása mellett megelégedés a lényeges összefüggéséről.” (Valóság 1961. 3. sz. 11. old.)

A szociológiai felmérés céljául tehát nem komplex összefüggést lehet megjelölni. Tárgyunkban ilyen jellegű lehet pl.: „X város lakossága kulturális színvonala emelkedésének településtervezési kihatásai”; „A falusi női lakosság munkába állításának települési kihatásai”; „A falusi magánereből épített házak és a tudományos településtervezés ellentmondásai”; „A mezőgazdasági települések felnőtt lakossága szabad ideje felhasználásának településtervezési kihatásai”.

c) A reprezentáció foka a választott célkitűzésből és a felméréssel szemben támasztott tudományos igényből adódik. Minthogy a szociológia nem tények összessége, hanem bizonyos tényekből történő extrapoláció, ezért egy felmérésben meghatározott százalékból kimutatott összefüggéseket általánosít. Hány százalékos legyen a reprezentáció foka? — ezt nem lehet előre eldönteni. Egy bizonyos minimum betartása minden esetben szükséges. Az eddigi felmérések tapasztalatai alapján zárt egységben az 5—10 százalékos reprezentáció mutatkozik elégségesnek. Ha országos méretű összefüggéseket igyekszünk bizonyítani, akkor a reprezentáció arányának nagyobbak kell lennie. Pl. „A mezőgazdasági települések felnőtt lakossága szabad ideje felhasználásának településtervezési kihatásai” téma vizsgálatánál egy település megvizsgálása — még ha ott százalékos reprezentációval dolgoznánk is — nem adna az egész országra általánosítható anyagot.

d) A vizsgálat helyének megválasztása az országos adatok tanulmányozásával kezdődik. Az országos adatok tanulmányozása alapján dönthető el, hogy milyen nagyságrendű és a megadott nagyságrenden belül melyik tájegységen elhelyezkedő, a lakosság milyen összetételű és mely áramlási irányok hatásának kitett települést választjuk a felmérés helyéül. Ha pl. a 10 000 lakosú településekben vizsgáljuk „A mezőgazdasági lakosság szabad idő felhasználásának településtervezési kihatásai” témát, mindenekelőtt ki kell választanunk a 10 000 lakosú településeket. Fontos annak meghatározása is, hogy milyen pontosságra

törekszünk a kiválasztásban. Vajon számításba vesszük-e a 9—11 000 lakosú településeket is, vagy csak pontosan a 10 000 lakosúakat. A pontosság fokának meghatározása után kerül sor a megadott nagyságrendű települések kiválasztására.

Az országos adatok birtokában további selekciót kell elvégezni. Minthogy a mezőgazdasági településeken akarunk felmérést végezni, el kell hanyagolnunk az ipari városokat, a mezőgazdasági jelleg kritériumának meg nem felelő településeket.

A vizsgálat helyének kijelölésénél arra törekedjünk, hogy az ennél inkább képviselje a sokszínűséget. Úgy válasszuk meg a felmérési helyeket, hogy minden tájegység, mezőgazdasági lakosú megye szerepeljen. A kijelöléssel biztosítani kell, hogy gazdaságilag erős és gyenge, ipari központhoz közeli és távoli, növénytermesztési és állattenyésztési ágazatokat művelő, kulturálisan elmaradott és fejlett, különböző áramlások hatásának kitett települések vizsgálatán keresztül vonjuk le az országos következtetéseket.

Az országos adatok alapján történő kiválasztás azonban csak eszmei kiválasztás. A tényleges kijelöléshez szükséges a település helyi megismerése. Könnyen elképzelhető, hogy egyébként ideális települést gyakorlatilag el kell vetni nehezen megközelíthetősége vagy különböző személyi feltételek miatt (pl. nincsen aki segítsen a szervezésben stb.). Ez esetben is el kell érni, hogy a kiválasztott típusnak megfelelő hellyel cseréljük fel.

e) A vizsgálat módszerének meghatározására csak a helyi ismeretek birtokában kerülhet sor. A vizsgálati módszer meghatározása ugyanis függvénye egyrészt annak, hogy milyen összefüggést akarunk megismerni, másrészt hogy milyen erők állanak rendelkezésünkre. E tényezőket figyelembe véve, a szociológiai felmérésben az alábbi módszereket alkalmazzuk:

1. kikérdezéses módszer,
2. ankét,
3. kérdőíves módszer.

1. Kikérdezéses módszer alkalmazása esetén az előre elkészített kérdőíveket külön kikérdezőkkel töltetjük ki. A kikérdezők nem a közvetlen kérdésre történő választ kérnek, és ebből adják meg az egységes válaszokat. A kikérdezők általános műveltségi szintje, szakirányú felkészítése és helyi ismerete fontos szerepet játszik az adatok feldolgozásánál.

2. Az ankét módszerét akkor alkalmazzuk, amikor több ember együttes véleményét igyekszünk egy-egy kérdésben megismerni.

Példánkban jól alkalmazhatjuk annak eldöntését, hogy vajon a település lakosságának termelőszövetkezetben dolgozó csoportja milyen módon járulna hozzá egy kultúrház építéséhez.

Az ankét előkészítése sokirányú feladatot jelent. A helyi szervekkel való időbeni megállapodás, a részt vevők lehetőség szerint személyre szóló meghívása az első feladat. Az ankét vezetőjének tanulmányoznia kell a helyi adatokat és előre megtervezett kérdőíveket kell készíteni. A kérdőívben rögzíteni kell azokat az összefüggéseket amelyekre választ várunk.

Az ankét levezetésével csak gyakorlott személyt szabad megbízni. A vezetővel szemben ugyanis követelmény, hogy tájékoztatójában egyértelműen jelölje meg azokat a kérdéseket, amelyekre választ várunk, másrészt hogy az ellentmondó vélemények felszínre kerülését is biztosítani tudja. Nagyon vigyáznia kell, nehogy ő határozza meg a válaszokat, másrészt a szubjektív okok (harag, sértődés stb.) mögött jelentkező valóságos összefüggéseket is figyelembe kell venni.

3. A kérdőíves módszer lényege abban áll, hogy a kikérdezőkhöz eljuttatott kérdőíveket az adatszolgáltatók töltik ki. E módszerrel dolgozva a kikérdezést leegyszerűsítettük, nincsen szükség külön apparátusra. Ugyanakkor azonban ez a módszer nagy hibaszázalékkal dolgozik, sokféle veszélyt rejt magában, a kérdőívek nagy százaléka nem érkezik vissza, a kérdésekre adott válasz nem egységes értelmezésből indulhat ki. Mindezek — és más veszélyek — megnehezítik az elemzés munkáját. Éppen ezért e módszer alkalmazását inkább kiegészítő adatok szerzésénél használjuk.

A felmérés időszakában a módszereket együttesen, kombinatíve kell alkalmazni. Bizonyos esetekben egyik, más esetekben másik módszer vezet el a helyes eredményre.

f) A felmérés megszervezése minden esetben a helyszínen történjen. E munka kapcsán három alapvető feladatot kell megoldani:

1. helyi szervekkel való együttműködés,
2. a kikérdező csoport összeállítása,
3. az adatszolgáltatók kiválasztása.

1. A helyi szervekkel való együttműködés mindenekelőtt a felmérés időben való koordinálását jelenti. A helyi állami- és pártvezetőséggel való tanácskozás után kell meghatározni az adatfelvételezés idejét. Ellenkező esetben könnyen előfordulhat, hogy elnyúlik a felvételezés ideje. Ismereteink alapján, pl. vidéki településeken a felmérés legjobb ideje a tél, de semmiképpen nem kívánatos nyáron felmérést végrehajtani.

Nagyon fontos, a dologi, anyagi tényezőkben történő együttműködés (helyiség a kikérdezőknek, berendezés biztosítása az ankét számára stb.). Ebben a vonatkozásban legeredményesebben az iskolák igazgatói tudnak segítséget nyújtani. A helyi pedagógusok bevonása a szociológiai felmérésbe egyébként is sok segítséget adhat.

A helyi szervek közül mozgósítás szempontjából különösen nagy szerepe van a KISZ-nek. A helyi KISZ-szervezet előtt minden esetben ismertetni kell a szociológiai felmérés célját, főbb körvonalait, megkérve a tagságot, hogy szüleiket, ismerőseiket győzzék meg a felmérés jelentőségéről és fontosságáról, és biztosítsák a kikérdezésen való jelenlétet.

2. A kikérdező csoport összeválogatása. Mielőtt bárkivel is beszélénk munkánkról, tisztázni kell, hogy milyen anyagi fedezet áll rendelkezésre a kikérdezők munkájának díjazására. Az eddigi tapasztalatok alapján két véglelet mutatunk be: a Tudományos Akadémia megbízásából végzett szabad idő felmérés 13 házban egy kérdőív kitöltéséért 30 Ft tiszteletdíjat biztosított. A Ganz-Mávagban folyó felmérés esetén viszont társadalmi munkában végzik a felmérést.

A helyes eljárás a két véglelet között található meg. Nagyobb arányú felmérés esetében inkább tiszteletdíjat kell biztosítani, aminek mértéke a kérdőívtől függően 10—35 Ft között (10 000 lakosú település 8 százalékos reprezentációval kérdőívenként 15 Ft=12 000 Ft) állapítható meg.

Nagyon fontos probléma annak eldöntése, hogy kiből válasszuk meg a kikérdezőket. Az elsődlegesen jelentkező probléma az, hogy központi szervek munkatársait, vagy helyi munkatársakat vonjunk-e be a feladat elvégzésébe. A központi munkaerők alkalmazása esetén nagyobb a hozzáértés, a begyakorlottság, azonban nehéz a mozgatás, különböző költségek (szállítás, szállásolás) mellett a kikérdezés folyamatára is káros hatással lehet. A felmérés idejét koncentrálni kell néhány napra. Ugyanakkor negatív tényező a helyi ismeretek hiánya is. Marad tehát a helyi erők alkalmazása.

A helyi munkaerők alkalmazásánál eldöntendő, hogy egy kikérdező hány fő kikérdezését végezze. A munka folyamatossága megköveteli, hogy egy kikérdező átlagban 20—25 adatszolgáltatónál többel ne foglalkozzék. A helyi munkaerők elsősorban pedagógusokból, a közigazgatás helyi alkalmazottaiból és a műveltebb KISZ-tagokból kerüljön ki. Amely településen középiskola működik, elképzelhető az utolsó éves diákok bevonása is.

A kikérdezők munkába állítása korábban kezdődik, mint a tényleges kikérdezés. A felmérést vezetőnek már a kérdőívek összeállítása előtt általánosan tájékoztatni kell a kikérdező csoportokat. Minthogy a kikérdezők az adott település értelmiségi, helyi ismeretekkel inkább rendelkező egyének, feltétlenül figyelembe kell venni a felmérésre vonatkozó elképzeléseiket. Egy-egy esetben az is elképzelhető, hogy a kérdőív egy részét a kikérdezőkkel készíttetik el.

3. Az adatszolgáltatók kiválasztása a sokrétűség, de ugyanakkor az arányosság elvét is kövesse. Az előkészítés időszakában külön tervet kell készíteni a népesség megoszlásáról, kulturálisági fokának csoportosításáról és a különböző munkahelyek szerinti elhelyezkedéséről. A település egészének az ismeretében jelölhetjük ki a lakosságnak azt a meghatározott százalékat, akiket adatszolgáltatónak tekintünk.

g) Az okmányok elkészítése az előkészítés időszakának utolsó feladata. A helyi és országos források ismeretében kell a felmérés okmányait kidolgozni.

Az okmányok elkészítésével szemben tartalmi és formai megkövetéseket kell alkalmaznunk.

Tartalmi vonatkozásban biztosítani kell, hogy az általános és specifikus adatok egyaránt mint kérdések szerepeljenek. A kikérdezés eredményessége megköveteli a szabatos-ságot a kérdések megfogalmazásában. Valamennyi típusnál tartózkodni kell attól, hogy teljesen egyedi adatokat összegezzünk, éppen ezért a válaszokat körülhatároljuk. Pl. azt, hogy moziba jár-e a kikérdezett, már a kérdőíven csoportosítjuk; a moziba járás különböző kategóriáit tüntetjük fel a kérdőíven — „gyakran jár” kategóriába soroljuk, ha havonta 3—4 alkalommal látogatják a mozik előadásait.

A formai követelmény az, hogy az okmányok esztétikailag kedvező benyomást tegyenek a kérdezettre. Formai, de bizonyos értelemben tartalmi vonatkozás is, hogy az okmányok elkészítésénél figyelembe kell venni az adatfeldolgozás módját. Másképp kell elkészíteni egy olyan kérdőívet, amely gépi feldolgozással kerül összesítésre (ez esetben külön helyet kell biztosítani a kódolásnak), és másképpen a kézi feldolgozású kérdőíveket.

A felmérés során a következő okmányokkal dolgozunk:

1. kimutatás az adatszolgáltatók összetételéről,
2. a kérdőívek,
3. útmutató.

1. Kimutatás az adatszolgáltatók összetételéről. Az adatszolgáltatók kiválasztásáról szóló részben meghatározott elvek szerint összesítjük az adatszolgáltatókat.

2. A kérdőívek három formáját kell megkülönböztetnünk; éspedig:

egyszerű kérdőív (amelyet az adatszolgáltató maga tölt ki);

interjú-kérdőív (a kikérdezők számára);

az ankétvezérfonal (az ankétvezető számára).

3. Az útmutatóban, a kérdőívben szereplő kérdések kitöltésének elvi és gyakorlati körülhatárolását adjuk. Ez az okmány biztosítja, hogy a kikérdezők egységesen töltsék ki a kérdőíveket. Az útmutatóban meg kell határozni, hogy mely kérdéseket kell aláhúzással, mely kérdéseket szóban, általános vagy egyedi fogalommal megválaszolni. Ugyancsak az útmutató határozza meg azt is, hogy a különböző kérdések egyéni vagy családi méretekben értendők-e.

Az előkészítés időszakának utolsó mozzanata a próbafelmérés. A próbafelméréstől első sorban az okmányok helyességére és a szervezésben követett elvek igazolására várunk választ. (A próbafelmérés előtt a kijelölt település megismerése érdekében néhány napos előzetes látogatás szükséges. Ennek eredményessége tétele érdekében külön rövid tervet kell készíteni.)

B) A felmérés időszakában az alábbi feladatokat kell megoldani:

- a) A kikérdezők eligazítása,
- b) kikérdezés lefolytatása,
- c) a kérdőívek korrekciója,
- d) ankétok megtartása.

a) A kikérdezők eligazítása. A kérdőívekben szereplő kérdésekhez kidolgozott és előzetesen eljuttatott útmutató alapján rövid szakmai megbeszélést kell lefolytatni a kikérdezőkkel. A megbeszélésnek valamennyi kérdésnek egyértelmű megválaszolását kell számonkérni. A megbeszélésen ugyancsak ismertetni kell a próbafelvételzés eredményeit és az ott felmerülő problémákat is. Minthogy a megbeszélés után a kikérdezők most már egyénileg végzik feladatukat, inkább több időt biztosítunk valamennyi részletprobléma megvitatására, minthogy a pontatlanság veszélye miatt használhatatlanná váljanak a kérdőívek.

A megbeszélésen rögzíteni kell a munka vezetőjének tartózkodási helyét. Minden óvatosság ellenére előfordulhat, ugyanis, hogy sajátos esetekben a kikérdező nem tud önállóan dönteni. Ezért szükséges, hogy a felvételzés időszakában a vezető állandóan segítséget nyújthasson. Tartózkodási helyének megjelö-

léseül egy központi helyet kell kijelölni, ahonnan megfelelő hírközlési eszközökkel különböző területekkel tudja tartani a kapcsolatot. (Pl. a helyi tanácsházának valamelyik helyisége vagy tantestületi szoba.)

b) A kikérdezés lefolytatása pontos szervezetséget követel. A már korábban ismeretes szempontok miatt törekednünk kell a koncentrátságra. Az általunk említett nagyságrendben úgy kell szervezni a munkát, hogy egy hét alatt valamennyi adatszolgáltatóval beszéljenek, és az ankétot is megtartsák.

Az adatszolgáltatókkal szemben köteleességünk, hogy ne várokoztassuk őket a kikérdezéssel. Olyan ütemtervet kell készíteni, hogy a kikérdező a megadott időben fogadni tudja az adatszolgáltatót. Ez a követelmény azt jelenti, hogy ha központban (iskolában) folytatjuk a kikérdezést, csak annyi adatszolgáltatót hívunk meg, amennyivel biztosítani tudjuk a foglalkozást. Amennyiben háznál látogatjuk meg az adatszolgáltatókat, vigyázzunk, hogy mi igazodjunk az adatszolgáltatókhoz, és ne akarjuk hivatalból kezelni az adatszolgáltatókat. Központban történő felmérés esetén legjobb, ha munkahely szerint csoportosítjuk a kikérdezőket (Pl. megállapodunk abban, hogy a rendelkezésünkre álló 25 kikérdező este 6-tól a „Kossuth Termelőszövetkezet” adatszolgáltatóival folytat beszélgetést.)

A kikérdezés munkájának eredményességét meghatározza az a légkör, amelyet a kikérdező terem. Mindenképpen törekednünk kell a baráti légkör megteremtésére. Néhány kérdésnél előfordulhat, a részletek irányában való érdeklődés, azonban intimitásoktól mindig tartózkodni kell. Az adatszolgáltató idejét általában 30—60 perc közötti ideig vegyük igénybe. A hosszú beszélgetés fárasztóan hatna, és esetleg gyanússá tenné a kikérdezőt. A baráti légkör kialakítása érdekében minden egyes adatszolgáltatót figyelmeztetni kell, hogy név nélkül, tudományos célra történik a kikérdezés.

c) A kérdőívek korrekciója. Az adatfelvételező a beszélgetés folyamán törekedjék a nyilvánvaló ellentmondások feloldására. Pl. ha valaki összjövendelmének többszörösét jelölte meg a felhasználásnál, akkor menet közben vissza kell kérdezni, és lehetőség szerint egyértelművé tenni az összefüggéseket. Az adatfelvételező azonban ezt a munkát minden egyes esetben nem tudja elvégezni. Sok esetben csak a kitöltött kérdőív utólagos átnézésekor tűnik ki az ellentmondás. Az így keletkezett ellentmondások feloldását szolgálja a korrekció.

A felmérés időszakában naponta át kell nézni a kitöltött kérdőíveket. Ilyenkor a vezető

vagy más kikérdező figyelmeztessen az ellentmondásokra. Az ily módon feltárt ellentmondások (kisebb összefüggések esetében) kijavítása nem igényli az adatszolgáltatóval való újabb találkozást. A helyi és általános ismeretek birtokában a felvételezők maguk is kijavíthatják az esetleges elírásokat, ellentmondásokat. Ugyancsak a korrekció feladata az esetleges kiesések, elmaradt részek pótlása is. Általában törekedjünk arra, hogy a beszélgetés idején rögzítsük pontosan az adatokat, és másodszori beszélgetésre már ne kerüljön sor.

d) Az ankétok megtartásával kapcsolatosan leselkedő veszély elhárítására hívni fel a figyelmet.

A rossz előkészítésen kívül fenyeget a megtartásban jelentkező hiba. Az ankét sikerételenségét az esetek többségében a zord, feszélyezett légkör idézi elő. Itt is biztosítani kell a baráti légkör kialakítását. Tartózkodni kell nagy tömegek együttes összehívásától. Vidéki felmérés esetében általában munkahelyenként tartunk egy-egy ankétot.

A felmérés munkájának összegezeként arra hívjuk fel a figyelmet, hogy ezzel a munkával tulajdonképpen be is fejeződött az adatszolgáltatókkal való érintkezés. Olyan kitöltött kérdőíveket és egyéb anyagokat kell nyerni, amelyek szubjektív elemektől mentesen, a legnagyobb biztonsággal szolgálják a tudományos elemzés feltételeit.

C) A *feldolgozás munkája* során elsődlegesen tisztázandó, hogy gépi vagy kézi feldolgozást végzünk-e. A gépi feldolgozás sajátos táblázatok elkészítését igényli. Erre vonatkozólag példaként szolgálhat a Ganz—Mávg-ban történt felmérés.

A kézi feldolgozás esetében ugyancsak táblázatokat kell készíteni: a különböző összesítéseket. (Erre vonatkozóan lásd Szántó Miklós összesítéseit. Magyar Filozófiai Szemle. 1961. 3. sz.)

A táblázatok elkészítése azonban csak egyszerű összefüggéseket mutat ki. A keresztösszefüggések és rejtett összefüggések feltárása a tudományos elemzés feladata. A tudományos elemzés szolgáltatja a felmérés legfontosabb anyagát. Az elemzés során ne elégedjünk meg az összefüggések feltárásával, hanem az összefüggések birtokában igyekezzünk megmutatni azokat a javaslatokat is, amelyek a jelentkező ellentmondások helyi vagy országos szinten történő feloldásához vezetnek.

Az elemzés eredményeképpen kapott anyag előreláthatólag különbözik az előre várt elképzelésektől. Ez esetben fontos feladat, hogy a tapasztalati anyaggal, vagy a korábbi felmérések anyagával tudományosan vessük össze

sze. A jelentkező különbségnél azonban semmiképpen se törekedjünk a teljes egybeesésre. Nem akkor jó a szociológiai felmérés, ha megismétli a korábbi felmérés eredményeit, vagy pontosan eredeti elképzelésünket adja, hanem akkor, ha a tudományos feldolgozás követelményét betartva, új, korábban nem ismert összefüggések feltárását biztosítja.

A településszociológia metodikai kérdéseinek kidolgozását alapvetően meghatározza az a tény — mint erre már utaltunk —, hogy ismereteink szerint hazánkban eddig nem végeztek ilyen kutatást. A felszabadulás előtt keletkezett szociográfiai írásokban, Földes F. „Vereb monográfiája”; Szabó Z.: „Tardi helyzet”; Fél Z.: „Kócs, 1936-ban”; Szeibert János: „Mezőgazdasági munkásság és cselédház építés”; Eperjesi: „A magyar falu településtörténete”; Sárkány: „Mezőgazdasági városaink” c. munkákban, valamint Rézler G.: „Falukutatók és szociográfusok” és Weis István: „Hazánk társadalmi rajza” c. tanulmánykötetekben találkoztunk településtudományi vonatkozásban érdekes részletekkel, de világnézeti alapvetésük iránya, másrészt kutatási módszereik elavult volta miatt ezeket az anyagokat csak kritikai értékeléssel tudjuk felhasználni. Az elmúlt években végzett vagy most folyó szociológiai felmérések sem a településszociológiai vizsgálatok célját szolgálják. Mindezek miatt tehát — kisebb lélegzetű munkáktól eltekintve — településszociológiáról nem beszélhetünk hazánkban.

Hogyan állunk külföldön? A rendelkezésünkre álló bibliográfiákból (az 1958. évi külföldi filozófiai irodalom bibliográfiája — Magyar Filozófiai Szemle 1959. 3—4. sz., az 1960. évi külföldi filozófiai irodalom válogatott bibliográfiája — Magyar Filozófiai Szemle 1962. 2. sz.) a szociológiai irodalom növekedése tűnik ki. A növekedést két tényező eredményezte: az SZKP XX. kongresszusa után a szocialista országokban megindult, és a XXII. kongresszus után bátorítást kapott szociológiai kutatás első eredményei jelentkeztek, másrészt ez a körülmény abban az irányban hatott, hogy a burzsoá szociológia irodalma is növekszik. A szociológiai kutatás kialakulása teszi szükségessé azután, hogy a burzsoá szociológia korábban sommás elutasítása helyett az elemző bírálatot igyekszik a marxista szociológia megadni. A szociológiai irodalom növekedése azonban nem eredményezte a településszociológiai vonatkozás gyors fejlődését. Településszociológiai vonatkozásban a legszámottevőbb a lengyel irodalom. Lengyelországban a szociológia kérdésével való általános és az egyes speciális területekkel — pl. a településszociológiai kutatásokkal — való foglalkozás gyorsabban és nagyobb intenzitással indult meg, mint a szocialista tábor más országaiban. E sajátos helyzet kialakulását Adam Schaff: „A marxista szociológusok feladatai” c. cikkében igyekszik megmutatni. (Valóság, 1962. 1. sz.)

A lengyel településszociológiai kutatás 1960-ban már eredményekről számolt be. 1960. május 25. és 29. között tartották meg az Építészeti és Urbanisztikai Intézet irányítása alatt a településszociológiai szemináriumot. E szemináriumon igyekeztek az alapvető problémákat tisztázni. Pl. B. Malisz—Z. Piore: „Mit vár az urbanisztika a szociológiától” címmel, prof. A. Andrzejewski: „A lakásépítési intézet szociológiai kutatásai”, míg Kbjelecki—C. Javorszki: „A lódzi építkezésen folytatott szociológiai vizsgálatok eredményei” címmel tartott előadást. A tanácskozás anyagának rövidített ismertetését az Intézet 1960. 12. sz. Biuletynjében közzétették. Ezenkívül hasznos anyagok állnak rendelkezésre a szociológiai folyóirat, „Pregladu Socyologienego” hasábjain. Különösen felhívjuk a figyelmet A. Matejko „A lakásépítés szociológiai aspektusa” c. folyóirat 12. számában írt cikkére, amelyben tisztázza a szociológiának mint kutatásnak a szerepét a lakásépítésben, továbbá a családnagyság és az új lakások közötti összefüggést és végül a szociológia és az építészet együttműködésének lehetőségét.

A Szovjetunióban folyó kutatások nem speciálisan településszociológiai, inkább város-, illetve falutervezési anyagokban találhatók. A Zsiliscsnoe Sztoitelsztvo 1962. 6. számában egy szervező kollektíva „Falusi szociális és kulturális épületek tervei” c. cikkében jelentkezik szociológiai vonatkozás. Még egy cikk érdemel említést: a román Arhitectura R. P. R. folyóiratban megjelent D. Vernescu: „Falutervezés” c. cikke.

Noha hazánkban nem végeztek lényeges településszociológiai vizsgálatot, azonban az utóbbi évek — tehát marxista alapvetésű — felmérései, tapasztalatai és e tapasztalatokat elemző tanulmányok ismerete nélkül elképzelhetetlen a szociológia metodikai kérdésének kidolgozása. Különösen három tanulmányt tartunk e vonatkozásban jelentősnek: Szántó Miklós: „Egy kísérleti felmérés módszertani tapasztalatai” (Magyar Filozófiai Szemle 1961. 3. sz.), Sesztay András: „Egy üzem szociológiai vizsgálatának módszertani tapasztalatai” (Magyar Filozófiai Szemle 1962. 2. sz.), valamint Kulcsár Kálmán: „Egy szociológiai vizsgálat tapasztalatai” (Valóság, 1960. 5. sz.) c. munkákat.

A nem településszociológiai vonatkozású külföldi irodalomból módszertani vonatkozás miatt figyelemre méltó a Vaproszi Filozófiai 1962. 2. számában megjelenő szerzői kollektíva által írt „A konkrét szociológiai kutatásról” c. cikk, valamint Szalay Sándor: „Módszertani megfontolások a marxista szociológiai szakkutatás egyes időszzerű kérdéseiről” c. cikk (Magyar Filozófiai Szemle 1962. 5. sz.).

Az említett tanulmányok, cikkek, valamint a Ganz—Mávg-ban (Barna László főiskolai docens vezetésével) folyó szociológiai felmérés „menet közbeni” tapasztalatai és a prágai Szokolov gyárban 1961-ben lefolytatott szociológiai felmérés — amelyről a tanulmányúton itt járt Kalab professzortól szereztünk tudomást — szolgáltak forrásul.

A MAGYAR VÁROSKÖZPONT-KUTATÁS EDDIGI MUNKÁLATAIRÓL

DR. GRANASZTÓI PÁL

építésmérnök,

a műszaki tudományok kandidátusa

A magyar várospolitikai-kutatás szervezett munkálatai az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem Várospolitikai Tanszékén az e célra biztosított akadémiai célhitelből 1960-ban kezdődtek meg. dr. Perényi Imre tanszékvezető egyetemi tanár kezdeményezésére és irányításával.¹

A kutatás megindítását két különböző, egymástól részben független ok tette szükségesé: egyrészt a témának magyarországi viszonylatban még feltáratlan volta, másrészt az a körülmény, hogy a „Várospolitikai-történet és történeti városok újjáépítése” című nemzetközi akadémiai munkacsoport 1959. évi varsói konferenciáján úgy határozott, hogy következő konferenciáját 1962-ben Budapesten tartja, és témájaként a történeti várospolitikai reorganizációját jelölte meg. — szükséges volt tehát a konferencia magyar referátumának előkészítése is a témát kellőképpen feltárni. 1960. évben a módszertan tervezete készült el, került megvitatásra és ideiglenes — a kutató munkák alapján még fejlesztendő — vezérfonalként sokszorosításra. A tervezetet a nemzetközi munkacsoportban résztvevő akadémiák is megkapták. Az 1962. évi konferenciát előkészítő, 1961. októberében Budapesten tartott megbeszélésen a Bolgár Tudományos Akadémia, a Csehszlovák Tudományos Akadémia, a Lengyel Tudományos Akadémia, a

Német Építészeti Akadémia és a Magyar Tudományos Akadémia képviselői megvitatották és jóváhagyták a tematikai vezérfonalat.

Ugyanebben az évben a Várospolitikai Tanszéken kutatómunkák folytak e módszertan alapján. 1962-ben került sor a kutatómunkák eredményeinek összegezésére, ennek alapján a konferencia magyar referátumának elkészítésére, úgyszintén a kutatómunkák rajzi anyaga részben felhasználásra került a konferenciára készített kiállításon is.²

A továbbiakban előbb ismertetjük a módszertan eredeti szövegét, mivel a kutatómunkák tapasztalatai alapján való továbbfejlesztése még nem történt meg, ezt követően pedig rövid összefoglaló ismertetést és értékelést adunk a kutatómunkákról, s ennek során a módszertant illetően is szerzett tapasztalatokról. A konferencián elhangzott magyar referátum közzétételétől itt el kell tekintenünk, mert annak közzétételére a konferencia egész anyagát tartalmazó külön kiadványban kerül sor.

Végül itt, előljáróban jegyezzük meg, hogy a várospolitikai-kutatás mind elvi okokból, mind pedig a konferencia témáját is figyelembe véve, az ún. történeti városok központjának kutatására szorítkozott, Budapest kivételével. Ezt közelebbről a módszertan első fejezete világítja meg.

¹ A szerző által kidolgozott módszertan alapján Kecskeméti és Szegedi várospolitikai-vizsgálatát Papp Imre, Miskolcét dr. Weiner Tibor, Szentesét Mező Lajos, Szombathelyét Brenner János, Vácét Ihrig Dénes és dr. Granasztói Pál készítette.

² A magyar referátum tervezetét dr. Granasztói Pál készítette, és a Településtudományi Bizottság által tárgyalta és elfogadott szöveget vitaindító előadásként felolvasta a Konferencián. A kiállítás Ihrig Dénes munkája volt.

A MAGYAR VÁROSKÖZPONT-KUTATÁS MÓDSZERTANÁNAK ALAPELVEI ÉS TEMATIKÁJA

I. A feladat meghatározása

A városközpont a város lényegének, a város mivoltának sűrítése, esszenciája általában is, és egy-egy konkrét városban is. Problematikus lehet a központ fogalma, kiterjedése, helyhez kötöttsége, szerkezete, építészeti jellege és sok egyéb lényeges tényezője, de nem vonható kétségbe, hogy központ nélküli település nem lehet város, legfeljebb annak egy része, és hogy a város lényegét meghatározó központi szerepkör létesítményei, intézményei — a nem termelő jellegűeket értve — túlnyomó részükben a városközpontban találnak helyet. Másként szólva: a városközpont fogalmát nagyrészt éppen ilyen létesítmények és intézmények itteni elhelyezkedése, sűrűsödése határozza meg.

Ha figyelmen kívül hagyjuk új városok és ezzel együtt új városközpontok létesítésének viszonylag kis lehetőségét, továbbá azt a még ritkább esetet, amikor e meglevő várost vagy központját rombolás, hirtelen fejlődés vagy más különleges ok miatt korábbi helyétől elszakadva távolabb és újonnan alakítják ki, a városközpontokban általában a kontinuitás esete áll fenn kisebb-nagyobb mértékben, és a problémák lényegét éppen ez szabja meg. A városközpont ilyen értelmezésében nem pusztán nagyobb méretű, új építészeti objektum, létesítménycsoport tervezési feladatát jelenti, amelyet egyetlen nagy ütemezett beruházásként kell megoldani, hanem ennél többet: a kontinuitás folytán fellépő eszmei (jellegbeli, stilisztikai, morfológiai stb.) és gyakorlati (funkcionális, bontási, átalakítási stb.) feladatok komplex tömegét.

A feladatnak ez a szemlélete és elhatárolása — vagyis a történetileg kialakult városközpontokra való korlátozása — ily módon többet jelent a merőben új városokra, illetőleg központokra korlátozott értelmezéshez képest: több szempont figyelembevételének szükségét és lehetőségét. Ugyanakkor a gyakorlati szükségességhez való közeledést is jelent, mert a gyakorlat, a szükségszerűség túlnyomóan ezeket az eseteket veti fel, legalábbis Közép-Európában, ahol új városok és új központok nagyobb számú építése kevéssé várható, viszont évezredek fejlődés folyamán, a korai középkor óta többé-kevésbé folyamatosan kialakult városközpontok vannak. Köz-

ponton itt és a továbbiakban is a város fő központját értjük.

Különösen jelentős azonban a feladatnak ez a szemlélete és elhatárolása napjainkban azáltal is, mert elkerülhetetlen a nagyszámú meglevő és nagyobb részben elavult állagú városok korszerűsítése, nemcsak új részek hozzáépítésével, hanem a meglevők fokozatos átépítésével is; és ez a feladat nem oldható meg sem elvileg, sem gyakorlatilag a központok korszerűsítése nélkül, akár előbb, akár utóbb kerül erre sor. Természetesen ez a nagy általánosságban felállított követelmény igen sok elvi kérdést vet fel, így pl. a helyben maradás, a sorrendiség, a korszerű kialakítás értelmezése stb. kérdését, amelyekre választ csak később lehet adni.

A városközpontok problematikájának a történetileg kialakult központokra való korlátozása Magyarországon, sőt éppen itt indokolt. Indokolt egyrészt azáltal, mert népgazdasági terveink végrehajtása új városok építését távolban is csak igen korlátozott számban teszi szükségessé, ehelyett inkább a kiküszöbölésére törekszünk, tehát főként egyes elmaradottabb és erre alkalmas települések fejlesztésére. Indokolt másrészt azáltal, mert e téren az elmúlt években elmaradás történt; más irányú és más jellegű beruházási és városépítési feladatok a figyelmet elvonták a meglevő városokról és főként azok központjáról, oly mértékben, hogy sok helyen még a kellő karbantartás és megújítás is elmaradt, sőt helyenként (pl. Sopronban) már kifejezett állagmegóvási problémák állanak fenn. A 20 éves lakásépítési terv végrehajtása is szükségessé teszi a kialakult központokkal való foglalkozást, különösen figyelembe véve, hogy itt a lakásépítés előnyös a központnak közművekkel és közintézményekkel való ellátottsága folytán. A központokban történő építkezések ugyanakkor nagyobb mértékben adják a város megújulásának, fejlődésének vizuális élményét, mint a külterületi építkezések. Meglevő városok és ezzel együtt, sőt elsősorban központjuk korszerű reorganizációja tehát az elkövetkező tervidőszakoknak előreláthatóan jelentős építési, beruházási, sőt politikai feladata is lesz.

Felmerül egy igen lényeges kérdés: hogyan határolandó el a téma nálunk, ahol olyan értelemben történetileg kialakult városok, mint a szomszédos országok többségében, a mi történeti fejlődésünk gátló körülményei folytán csak jóval kisebb számban vannak. Bár rendelkezünk római maradványokkal, amilyenek a legtöbb szomszédos országban nincsenek, ezek azonban igen csekélyek, a kontinuitás szempontjából nincs jelentőségük, legfeljebb élménykeltő bemutatás szempontjából. Kö-

zékori maradványaink is túlnyomórészt alaprajzi és nem morfológiai, még kevésbé városképi jellegűek, sőt sok városunkban egyáltalán nincsenek. Városaink szerkezeti, morfológiai és városképi jellegét túlnyomóan a XVIII. századtól kezdődően és főként a XIX. században létesült építmények határozzák meg, nem szólva olyan városokról, amelyek csak a XX. században alakultak várossá (pl. Ózd, Salgótarján), vagy amelyeket pusztán statisztikai és igazgatási okokból kell városnak tekinteni (pl. Törökszentmiklós, Kiskunhalas).

Ugyanakkor gyakorlati megfontolásokból felvethető úgy is a kérdés, nem volna-e helyesebb éppen különlegesebb viszonyaink között a feladatot kitágítani és körébe vonni a csak legutóbb várossá vált vagy éppenséggel ezután várossá fejlesztendő települések városközpont-problémáit? Pl. az újonnan falvakból fejlesztendő alrégióközpontokét? Úgy véljük, ez nem volna helyes, mert elmosná a feladatnak főként a kontinuitással meghatározott és már körvonalazott jellegét, a szomszédos országokéval közös problematikáját, és átvinné arra a területre, ahol már — a kontinuitás problémája megszűnve — lényegében az új város, illetőleg az új központ más jellegű létesítési kérdései állanak fenn.

Ezért a feladatot magyar vonatkozásban sem tágíthatjuk ilyen mértékig, pusztán annyiban tartjuk szükségesnek tágítani, hogy a történetileg kialakult városok körébe javasoljuk vonni a múlt század folyamán várossá vált településeinket is (pl. Kaposvár, Békéscsaba, Nyíregyháza). Ez azért is szükséges, mert a múlt század második fele a magyar városok fejlődésének igen jelentős korszaka volt, ezen időben sok elmaradás pótlása történt, városaink és főleg központjaik létesítményi állaga nagy részében ezen időszakból való, amit figyelembe venni mind eszmei, mind gyakorlati okokból okvetlenül indokolt. A XIX. században kialakult városközpontok a magyarországi különleges és elkésett fejlődés folytán, sok tekintetben ugyanazokat a problémákat vetik fel, mint más országokban a korábban kialakultak, annál is inkább, mert fejlődésük viszont a későbbiekben gyakran elmaradt a város egészének, külső részeinek fejlődéséhez képest.

Budapest méretei, különleges helyzete és jellege folytán annyira elkülönül az általános problematikától, hogy abba nehezen vonható be. Ezért kivételét tartjuk szükségesnek azaz, hogy e munkában foglaltak megfelelő módosítással előreláthatóan nagy részben Budapesten is alkalmazhatók.

Ily módon már most konkrétan megállapíthatjuk, legalábbis javaslatba hozhatjuk azo-

kat a városokat, amelyekkel a városközpont-kutatás szempontjából foglalkozni szükséges. A kutatás sorrendjének meghatározása természetesen más jellegű feladat. Ezek a városok a következők (* jellel jelölve azokat — szám szerint 21-et —, amelyek jelenlegi értékük és fejlődési jelentőségük szempontjából elsősorban veendők számításba):

* Debrecen	Keszthely
* Miskolc	Kőszeg
* Pécs	Makó
* Szeged	* Mosonmagyaróvár
Baja	* Nagykanizsa
Balassagyarmat	* Nagykőrös
* Békéscsaba	* Nyíregyháza
Cegléd	Pápa
* Eger	Sátoraljaújhely
* Esztergom	* Sopron
Gyöngyös	Szekszárd
* Győr	Szentes
Gyula	Szentendre
Hajdúböszörmény	* Székesfehérvár
* Hódmezővásárhely	* Szolnok
* Jászberény	* Szombathely
Kalocsa	Tata
* Kaposvár	* Vác
Karcag	* Veszprém
* Kecskemét	Zalaegerszeg

Elhagyni javasoljuk az alábbi városokat:

Budapest, Csongrád, Hajdúnánás, Hajdúszoboszló, Hatvan, Kazincbarcika, Kiskunhalas, Kisújszállás, Kiskunfélegyháza, Komárom, Komló, Mezőtúr, Mohács, Orosháza, Oroszlány, Ózd, Salgótarján, Dunaújváros, Tatabánya, Törökszentmiklós, Túrkeve, Várpalota.

Jelen munka célja ideiglenes jelleggel, továbbfejlesztésre alkalmas módon, de már most határozottan és részletesebben megállapítani az itt felsorolt városokra vonatkozóan az eddigiekben már nagy vonásokban körvonalazott magyar városközpont-kutatás céljait, szempontjait, témáit, annak érdekében, hogy a legfontosabb, illetőleg legsürgősebb kutatások elindítását és egységét biztosítani lehessen. Ezen kutatások közben kerülhet sor magának a módszertannak végleges kidolgozására.

II. A kutatások célja és alapvető szempontjai

A kutatások végső célja elegendő támpontot adni a magyar városközpontok korszerű reorganizációja számára, mind az általános elveket, mind az egyes városközpontok reorganizációját illetően.

A reorganizáció itt a városfejlesztés és városrendezés eszközeivel és módszereivel történő korszerű megújítást értjük, a szükséges és lehetséges mértékű átalakítással.

A kutatások közvetlen célja pedig — az előbb említett végső cél figyelembevételével — konkrétan megvizsgálni egyes meghatározandó városközpontok történeti kialakulását és jelenlegi kialakult állapotát, és ennek alapján olyan kiértékelést, helyzetképet, esetleg javaslatokat is adni, ami a további munkálatok számára már bizonyos mértékű alapokat szolgáltat. Ez utóbbi kiértékelés, illetőleg az esetleges javaslatok semmiképpen sem léphetnek fel a programadás vagy a tervezés igényével, mert ez utóbbiak a jelen kutatások körén kívül eső feladatot képeznek. Helytelen volna azonban mellőzni olyan felismeréseket, amelyek a kutatásból közvetlenül fakadnak, és — más szempontokkal egybevetve — a későbbiekben esetleg felhasználhatók.

A kutatások tehát a kialakulásnak és a kialakult állapotnak a kutatására és értékelésére szorítkoznak, ugyanígy ezekre szorítkozik a jelen ideiglenes módszertan, illetőleg tematika is. A fejlesztési és tervezési — a reorganizációs — módszerek kialakítása és ilyen munkálatok elindítása ezt követő, külön feladat.

A kutatások általában a téma — a központok reorganizációja — komplex megoldására, illetőleg ennek érdekében a helyzet komplex megismerésére kell hogy irányuljanak. Elképzelhetők azonban olyan rész kutatások is, a továbbiakban részletezett tematika alapján, amelyek csak egyes részfeladatok (pl. a közlekedés, a műemléki együttesek védelme) megoldására irányulnak, vagy a kialakulásnak egy-egy jelentős periódusát, pl. a középkori fejlődést vizsgálják. Ilyen esetekben is azonban okvetlenül szükséges a rész kutatást legalábbis következtetéseiben a városközpont egészére és jelenlegi helyzetére vonatkoztatni.

Elvileg fennállhat olyan kutatási módszer, sorrend lehetősége is, mely nem egy-egy városközpont komplex kutatását tűzi ki célul a megfelelő sorrendben haladva, hanem valamennyi központ esetleg egyes jellegzetes központok kutatását egyes legfontosabb részterek, illetőleg célok szerint (pl. városközpontjaink morfológiai vizsgálata, városközpontjaink lakottságának vizsgálata). A kutatások ilyen jellegű elindítása, megszervezése esetén is a feladat teljességét kell célul tekinteni, a rész kutatásokat tehát ennek ütemeként értelmezni.

Az eddigiekből is kitűnt, hogy a kutatás egyik alapvető szempontja a téma komplex, helyesebben és szabatosabban: településtudo-

mányi szemlélete. Ez azt jelenti, hogy egy szempontú, illetőleg más szempontú kutatásnak — pl. pusztán történeti vagy földrajzi vagy esztétikai vagy gazdasági kutatásnak — általános jelleggel ez esetben helye nincs. Ilyen szempont lehet egyik-másik esetben rész témában vezető jellegű (pl. középkori eredetű városközpontokban a történeti kutatás, nagy műemléki jelentőségű együttes esetében az esztétikai értékelés, nagyfokú elavultság esetén a gazdaságossági vizsgálat stb.), mindezek azonban mint a településtudományi komplex szemlélet részei, részszerzőpontjai kell hogy jelentkezzenek, mindenkor figyelembe véve a kölcsönhatásokat és az összetevő más szempontokat. A téma egésze és ennek folytán szemlélete is csak a városközpont egésze mint egy organizmus önálló, szerves része lehet, a maga térbeli teljességében és a térbeli kialakulását értelmező, megvilágító időbeli — történeti, fejlődésbeli — mozzanataiban.

Komplexitáson ily módon legalábbis kétféle komplexitást kell értenünk: egyik a tér- és időbeliség, vagyis a kialakulás és a kialakultság együttes szemlélete, a másik az értékelés komplexitása, vagyis a funkcionális, a gazdaságossági és az esztétikai értékelés együttes alkalmazása. Ez a komplexitás természetesen — mint előbb is említettük — elsősorban a kutatás és a feldolgozás teljességére értendő; egy-egy rész témában, rész kutatásban előtérbe léphetnek egyes részszerzőpontok is. Mindemellett általánosságban megállapítható, hogy jelen kutatások keretében nem, vagy csak kivételesen kerülhet sor új és önálló történeti vagy más tudományágak körébe tartozó kutatásra: a kutatások mindenekelőtt a más tudományágak által már feltárt anyag beható megismerésére és a jelen meghatározott célok érdekében való felhasználására irányulhatnak. Önálló új kutatások csak kifejezetten településtudományi vonatkozásúak lehetnek (pl. a központ határainak alakulása).

A településtudomány a műszaki tudományok körébe tartozik, és tárgya a település vagy annak egy része, ez esetben a városközpont a maga térbeli mivoltában, anyagi műszaki állagában és ilyenként való továbbfejlesztésében. Ezért a fenti komplex vizsgálatok tárgya — akár történeti, akár más jellegű megközelítésből történik is — mindenkor a műszaki, tehát a térbeli, területi, létesítményi kialakulás és kialakultság kell hogy legyen. A társadalmi, gazdasági fejlődés, a földrajzi helyzet és energiák stb. bármilyen alapvetőek is, ez esetben mint a műszaki kialakulást, ill. kialakultságot meghatározó, értelmező tényezők vizsgálandók. Ugyanezért a vizsgálat körébe tartoznak nagyobb súllyal olyan té-

mák, tényezők is, — pl. vízvédelem, erődítések, közművek, általában műszaki munkálatok —, amelyek egy általános jellegű történeti kutatás vagy helyzetkép esetén esetleg alárendeltek, de jelen esetben településalakító és meghatározó, s így kiemelkedő jelentőségűek. Sőt ezeknek a jelentőségére a figyelmet felhívni még a településtudományi jellegű kutatáson belül is szükséges, mert kutatásaink eddig nagyobb részben az épületekre, a szűkebb értelemben vett építészeti kialakulásra és helyzetre irányultak, és az ilyen más jellegű, de olykor alapvető jelentőségű műszaki munkálatokat, műveket nem részesítették kellő figyelemben.

A komplex településtudományi és közelebbről műszaki szempont kihangsúlyozása mellett azonban ki kell emelni, hogy ez esetben az építészeti, helyesebben a városépítészeti szempontnak különleges jelentősége, domináns szerepe kell hogy legyen, ismét főként a kutatások teljességére és nem egyes részkutatásokra értve. Ezt ugyanis jelen esetben a téma megválasztása, és a történetileg kialakult városközpontokra való elhatárolása teszi indokoltá. A településtudomány egészében sok nem építészeti jellegű kérdést vet fel, sok esetben nem teszi szükségessé az építészeti szempontok hangsúlyos alkalmazását. Ez esetben azonban, amikor történeti jellegű városközpontokról, a jellegük és kontinuitásuk megővéséről, egyben korszerű megújításukról van szó, a feladatnak alapvetően városépítészeti mivolta és problematikája elvitathatatlan. Akkor is elvitathatatlan, ha nagy részben igényel történeti, gazdasági, műszaki alátámasztást és részkutatókat is. Városépítészetben itt és a továbbiakban az építőművészeti igényű, az ilyen vonatkozásokat kiemelő, városépítést, városrendezést értjük.

Az alapvető szempontok közé tartozik, hogy a városközpont-kutatás során nem tekinthetjük a központot önmagában, hanem mindenkor a városnak, mint egésznek lényeges részeként. Sőt, a központ szerepét, fejlődését, jellegét vizsgálva figyelembe kell hogy vegyük magának a városnak is a szerepét, a fejlődését, a jellegét, vagyis a város és ezáltal a központ regionális helyzetét is. Ez nem jelenti a kutatás területének kiterjesztését, hanem a szemléletnek, illetőleg a szempontoknak a tágítását, mindenekelőtt a központ helyét, kiterjedését (határait), kapcsolatait illetően, de csaknem minden egyéb vonatkozásban (szerkezet, jelleg stb.) is. A szempontok tágítását jelenti annyiban is, hogy a városközpont jelenlegi állapotát a város egészének nemcsak jelenlegi,

hanem jövőbeni állapotához, igényeihez is kell viszonyítani, így értékelni.

A városkutatás alapvető szempontjai között kell még meghatározni a kutatás mélységét, részletességét is, ezen értve a kutató munkálatok tárgyát, a feldolgozás és ábrázolás léptékét is. Településtudományi és ezen belül településtervezési témáról lévén szó, amelynek tárgya a jelen esetben egy városrész, természetesen látszik, hogy a kutatás léptéke, mélysége és részletessége is a részletes városrendezési tervek és a hozzájuk tartozó vizsgálatok léptékében határozható meg. Ez azt jelenti, hogy a kutatás alsó határát általában egyes telkek és épületek, indokolt esetekben fontosabb telek- vagy épületrészek képezik, a feldolgozás léptéke pedig ábrázolásoknál az 1:5000 és az 1:2000 között váltakozhat, de általában és jellegzetesen 1:1000-ben állapítható meg. Ez természetesen nem zárja ki esetenként nagyobb léptékű (pl. a város egész szerkezetére, esetleg még nagyobb területre kiterjedő) vagy még nagyobb részletességű (pl. egyes épületek, létesítmények részleteit tárgyaló és ábrázoló) kutatások szükségességét, ezek azonban csak a jelzett általános és jellegzetes részletességű kutatások kiegészítését, alátámasztását képezhetik.

Végül, de nem utolsósorban, határozottabban körvonaloznunk kell az adott feladat szempontjából a városközpontot magát, ennek értelmezését.

Már a bevezetésben leszögeztük, hogy a város fő központjáról van szó, tehát városonként egy központról, a mellék (al-) központok kirekesztésével. Kirekesztjük továbbá most, s itt az olyan különleges eseteket, ahol egyesülés folytán, a városnak jelenleg két központja van, mint Mosonmagyaróvárnak és Tatanak, ezek egyedi problémákat vetnek fel. Budapest pedig, ahol az egyik történeti városközpont (a Várnegyed) elkülönül a főváros jelenlegi központjától, már korábban kivontuk a jelen vizsgálatok köréből. Ennek folytán megállapíthatjuk, hogy a kutatásra kijelölt városokban általában egy, térbelileg összefüggő központról, helyesebben központi városrésztől van szó, amelyen belül a központ elemei sok esetben a történeti kialakulás folyamán változtak, elmozdultak, a központ oszródott, de jelenleg még térbeli egységet alkot, és ilyenként, tehát központként előreláthatóan fejleszthető még az esetben is, ha ez a jövőben jelentős új területek hozzácsatolásával jár. Nem állíthatjuk ugyanis ez idő szerint a kutatásra javasolt városok egyikéről sem, hogy központját a jövőben a mai központtól elkülönülten, ennek felhagyásával kell kialakítani.

Egyedül Esztergom esetében jelentkezik az a különleges eshetőség, hogy egy nagyobb településcsoport (Dorog stb.) közös új központot kap.

Több bizonytalanságot rejt magában a központ elhatárolása. Központon természetesen a központi szerepkörű intézményeket zömmel magában foglaló városrészt és nem egyedül a főteret vagy a központi műemléki együttest értjük. Városainkban azonban kis méretük folytán nem alakult ki olyan city jellegű rész, amely tisztán a központi szerepkörre korlátozódna, még a fővárosban sem, hanem központjaink nagy részükben tartalmaznak lakóházakat vagy közintézményekkel, üzletekkel stb. vegyes lakóépületeket. Ebből eredően a központ térbeli mivolta, elhatárolása nem történhet sem merőben funkcionális, sem pedig merőben építészeti, műemléki szempontokból, hanem figyelembe veendő a történeti, szerkezeti szempontok, helyzet is. Meg kell tehát keresni azt a városrészt, illetőleg határait, ameddig még vagy amelyen belül fejlődésileg, funkcionálisan, szerkezetileg és városképileg egyaránt összetartozó, egységet alkotó részét láthatjuk — mind most, mind a jövőben — a városnak.

A határ megvonására határozott és egyértelmű módszert adni nem lehet, különösen figyelembe veendő, azonban a nyilvánvalóan figyelembe veendő tényezőkön (központi tér és épületegyüttesek, intézmények csoportosulása stb.) kívül, adott hazai viszonyok között, az emeletes épületek által összefüggően elfoglalt vagy elfoglalandó terület, továbbá esetenként a jelenleg is vagy a korábban erődítéssel övezett terület, az elkerülő forgalmi utakkal, esetleg parksávokkal övezett (övezendő) terület, általában tehát a város egész szerkezetében jelentős, közlekedésileg és vizuálisan is érvényesülő elhatárolások, ideértve a terv szerinti, jövőbeli elhatárolásokat is.

Minthogy a városközpont reorganizációjának városépítészeti szempontból az a célja, hogy a központnak egységes és határozott formát, városépítészeti megjelenést adjon, a központ kutatási területe megállapításának egyik alapvető szempontjaként tehát mind ilyen egységnek már fennállását, mind pedig kialakításának lehetőségét kell figyelembe venni. Másik alapvető szempontként pedig a kontinuitás megtartását, sőt fejlesztését kell tekinteni. Ott tehát, ahol a központhoz közel eső történeti, éppenséggel például római emlékek vannak, lehetőleg ezeket is a központ területébe kell bevonni.

III. Városaink és a városközpontok csoportosítása

A kutatások iránya és részletessége változhat aszerint, hogy milyen jellegű városokról és milyenfajta központokról van szó. Annak érdekében, hogy a kutatásokban mégis bizonyos mértékű egységesség érvényesüljön, és egyben azoknak jellegzetes célja, problematikája is közelebből meghatározható legyen, szükséges áttekinteni — kizárólag az adott feladat szempontjából — városainkat és a központok főbb fajtáit. Ez semmiképpen nem jelenthet merev kategorizálást, sőt egyes városok és központjuk hovátartozása kérdéses lehet. Vannak városok (pl. Kecskemét), amelyek az alábbiakban felállított főbb csoportok közül többbe is tartozhatnak. Olyan merev kategorizálásra törekedni, amelybe a kutatás tárgyát képező valamennyi városunk egyértelműen s kizárólagosan besorolható, illetőleg besorolandó, a jelen esetben szükségtelen és úgyszólván lehetetlen is volna. A csoportosítás pusztán azt a célt szolgálja, hogy elősegítse a feladat jobb megközelítését, és felhívja a figyelmet a jellegzetes városokra és központokra, amelyek esetleg behatóbb megvizsgálást és a tematikának is ennek megfelelő súlyozását, részletezését indokolják. Elképzelhető a munkának olyan elindítása is, amely tárgyául a csoportok mindegyikéből választ egy-egy jellegzetes várost, illetőleg központot. A csoportosítás fejlesztése csak a kutatások előrehaladása alapján lehetséges, és maga a csoportosítás teljes értékűen csak a kutatások befejezése után állapítható meg.

Előzetes, a kutatások elindítását célzó csoportosításnak városainkat illetően az alábbi javasoljuk:

Műemléki városok. Ezek közé soroljuk azokat, ahol a műemlékek viszonylag nagy száma, csoportosulása, műemléki együttesek a város, illetőleg a központ jellegét és ezáltal problematikáját is alapvetően meghatározzák, a kutatások előterébe pedig főként a történeti kialakulás, a jellegmegóvás, a műemlékek felhasználása, a korszerű igények kielégítése, esetleg helyileg eltolódott megoldása kérdéseit teszik.

Ilyen városoknak tekintjük az alábbiakat (szám szerint 10-et):

- | | |
|--------------|-------------------|
| * Pécs, | * Sopron, |
| * Eger, | * Székesfehérvár, |
| * Esztergom, | * Szombathely, |
| * Győr, | * Vác, |
| * Kőszeg, | * Veszprém. |

(* jellel jelezve a már korábban is elsősorban kutatásra javasoltakat.)

Történeti jellegű városok. Ezek közé soroljuk azokat, amelyeknek kialakulása ugyan nagyjából újabbban történt, de ahol a város múltját, a központban, elsősorban annak szerkezete, továbbá jelentős egyedi műemlékek, városképi jelentőségű épületek, kialakult utcaképek jelzik, és ugyanezek a város jellegét és ezáltal a reorganizáció problematikáját is alapvetően meghatározzák. Ezekben a városokban a kutatások előterébe a történeti kialakulás vizsgálatán kívül főként a jelleg értékelése, a korszerű átalakítás szükségének és lehetőségeinek behatóbb vizsgálata lép.

Ilyen városoknak tekintjük a kutatásra kiemelték közül az alábbiakat (szám szerint 14-et):

- | | |
|--------------|--------------------|
| * Debrecen, | * Keszthely, |
| * Miskolc, | * Mosonmagyaróvár, |
| * Szeged, | * Nagykanizsa, |
| Gyöngyös, | Pápa, |
| Gyula, | Szekszárd, |
| Kalocsa, | Szentendre, |
| * Kecskemét, | Tata. |

(* jellel jelezve a már korábban is elsősorban kutatásra javasoltakat.)

Jellegzetesen a XIX. században kialakult városok. Ezek közé soroljuk azokat, amelyeknek várossá alakulása és ezáltal jellegének kialakulása is lényegében a XIX. században, főként ennek utolsó harmadában és a századforduló táján, a kapitalizmus kibontakozása idején történt. A városközpont állagát és jellegét tehát túlnyomóan e korszakból származó szerkezet, városképek, épületek határozzák meg. Ilyen városokban a kutatás előterében főként ennek a korszaknak a vizsgálata, a műszaki és gazdasági vizsgálat, a korszak főbb alkotásainak esztétikai, városképi vizsgálata, értékelése lép.

Ilyen városoknak tekintjük a kutatásra kiemelték közül az alábbiakat (szám szerint 6-ot):

- * Békéscsaba,
- * Kaposvár,
- * Nyíregyháza,
- * Sátoraljaújhely,
- * Szolnok,
- * Zalaegerszeg.

(* jellel jelezve a már korábban is elsősorban kutatásra javasoltakat.)

Jellegzetes alföldi városok. Ismeretes, hogy az alföldi városok nemcsak hazánkban, hanem európai vonatkozásban is különleges települések, és egykori mezővárosaink jelentős része ebben a jellegében mindeddig megmaradt.

míg közülük néhány (mint pl. Kecskemét) erőteljesebben fejlődött. Ezeknek a városoknak lényegét különleges szerkezetük és a falusiashoz közel álló, kisebb területre korlátozott, ugyanakkor jelentőségében fokozott központjuk határozza meg, amelynek jellegmegővése különleges feladat. A kutatás előterébe ez esetben a szerkezet, a jelleg vizsgálata, értékelése és a korszerű fejlődés helyi lehetőségeinek kutatása lép.

Ilyen városoknak tekintjük a kutatásra kiemelték közül az alábbiakat (szám szerint 7-et):

- Cegléd,
- * Jászberény,
- Hajdúböszörmény,
- Karcag,
- Makó,
- Nagykőrös,
- Szentes.

Ez idő szerint nem sorolhatók határozottan egyik csoportba sem az alábbi városok:

Baja, Balassagyarmat, *Hódmezővásárhely. Ezeknek hovatartozása később döntendő el.

Fontos azonban az, hogy a felosztás és a kutatások sorrendiségének kérdései is nemcsak a jelenlegi kialakultság szempontjából vizsgálандók és határozandók meg, hanem a fejlesztés regionális szempontjai, tehát az országos településhálózat szempontjából is. Amennyire lehetett, ezt az eddigiekben is figyelembe vettük.

Maguknak a városközpontoknak lehetséges fajtáit hazai viszonyaink között a városoknak fentebbi csoportosítása már nagymértékben meghatározza. Nem vitás ugyanis, hogy más jellegű a műemléki együtteseket tartalmazó városközpont, más a történeti szerkezetű és jellegű városközpont, más a századforduló idején kialakult központ, és különleges eset a mezővárosok központja.

Fentiek alapján és már városaink előbbi csoportosításából is következően, az alábbi főbb központfajtákra gondolhatunk anélkül, hogy — miként a városok csoportosításánál is — merev, egymást kizáró kategorizálást javasolnánk. Ezeknél — a városok már említett csoportosítási szempontjain kívül — főleg a komplexitás mértékét és a méretbeli, fokozati különbségeket vettük figyelembe. A kutatás szempontjából megkülönböztetni javasoljuk tehát az alábbi városközpontokat:

a) nagyméretű, komplex, történelmileg többszörösen rétegzett városközpontok (*Pécs, *Esztergom, *Győr, *Sopron, *Szombathely, *Veszprém központja);

b) nagyméretű komplex, egyes jelentős történeti emlékekkel bíró városközpontok (*Debrecen, *Miskolc, *Kecskemét, *Szeged központja);

c) méretükben vagy értékükben jelentős, határozott városépítészeti, illetőleg stílus jelleggel bíró városközpontok (*Eger, *Kalocsa, *Székesfehérvár, *Vác központja);

d) kisebb méretű vagy értékű komplex városközpontok egyes jelentős műemlékekkel vagy határozott városépítészeti jelleggel (Gyöngyös, Gyula, Kőszeg, *Mosonmagyaróvár, Nagykőrös, Pápa, Sátoraljaújhely, Szekszárd, Szentendre, Tata központja);

e) jellegzetesen a századfordulóban kialakult nagyobb városközpontok, általában történeti emlékek nélkül (*Békéscsaba, *Hódmezővásárhely, *Kaposvár, *Nyíregyháza, *Szolnok központja);

f) egy-egy térre, útszakaszra, korlátozott, határozott történeti vagy stílus jelleg nélküli városközpontok, többségük a kisebb mezővárosokban (Baja, Balassagyarmat, Cegléd, Hajdúböszörmény, *Jászberény, Karcag, Keszthely, Makó, *Nagykanizsa, Szentes, Zalaegerszeg központja).

A fenti áttekintés a kutatások jellegére, méretére, részben pedig sorrendiségére szolgáltat támpontokat. Helyes volna ugyanis a kutatásokat egyrészt a legfontosabb, másrészt a legjellegzetesebb központokban elindítani, tehát oly módon, hogy egy időben többfajta központ kerüljön sorra.

IV. A kutatás témáinak részletezése

A kutatás — a téma tér- és időbeliségével és a kontinuitással meghatározott lényegének megfelelően — alapvetően két részre bontandó: A) a történeti kialakulás és B) a kialakult állapot vizsgálatára. Ez a két része a kutatásnak minden esetben elválasztandó; természetesen az első rész, a történeti fejlődés méretétől és jelentőségétől, a második rész pedig a kialakult állapot összetettségétől, bonyolultságától függően váltakozhat. Ezekhez csatlakozik, mindkettő eredményeként C) az összefoglaló értékelés.

A) A történeti kialakulás vizsgálata

1. A város keletkezésének, fejlődésének áttekintése, különös tekintettel környéki és regionális kapcsolatainak, központi szerepköre lényeges tényezőinek alakulására, fejlődésére, a városszerkezet fejlődésére, a város morfológiai alakulására. Nem részletes várostörté-

net, hanem a városfejlődés, a társadalmi és gazdasági mozgató erők általános áttekintése az egész városra vonatkoztatva, különleges figyelemmel minden olyan mozzanatra, amely a központ kialakulását befolyásolta, vagy befolyásolhatta.

Ez az áttekintés — a hozzáférhető anyagok, már elvégzett kutatások jelen témára vonatkoztatott felhasználásával minden városközpont-kutatás esetében szükséges, a város, illetőleg a központ méretétől, jelentőségétől függő mértékben.

2. A központ helye, területe és funkciói alakulásának (mozgásának, növekedésének) vizsgálata, különös tekintettel a központot meghatározó intézmények és létesítmények (épületek, védelmi művek, piac stb.) kialakulására, változására, csoportosulására, a központ kapcsolataira a város egészével és környékével, a központ elhatárolódására, több központ, illetőleg központi szerepkörű jelentős intézmény, épület keletkezésére, egyesülésére, csoportosulására — lényegében tehát a központképződés folyamatára, a központképző erők, tényezők (intézmények, utak, rév, piac, védelmi művek stb.) kiemelésével.

Ez a kutatás minden központ esetében szükséges, de általában olyan súlyozással, hogy a mai állapot tekintetében kevésbé számottevő korszakok kutatása összevontabban, míg a mai állapotot meghatározó újabb korszakoké részletesebben történjék.

Kisebb és a történeti fejlődés szempontjából könnyen áttekinthető városok, illetőleg központok esetében az 1. és 2. alatti vizsgálat egybevonható.

3. A központ szerkezete kialakulásának vizsgálata a 2. alatti kutatás további részletezésével, helyrajzi vonatkozásainak kiemelésével, és pedig különösen az alábbi elemekre, ezeknek akár külön-külön való, akár együttes kutatásával:

a) az úthálózat kialakulásának vizsgálata, ideértve tereket, mindennemű közterületet is;

b) a védelmi művek kialakulásának vizsgálata;

c) a középületek elhelyezkedésének, alakulásának vizsgálata, ideértve minden önálló épületet elfoglaló jelentősebb központi szerepkörű, nem termelő jellegű intézmény épületét;

d) a területfelhasználás és a telekosztás vizsgálata;

e) a lakóépületek, a lakottság alakulásának vizsgálata.

Ez a vizsgálat nagyobb méretű és múltú központok esetében elemeire bontva, kisebbek esetében egyesítve végezhető el.

4. A központ térbeli, morfológiai, műszaki kialakulásának vizsgálata, ideértve a központban levő, de elsősorban az azt meghatározó építmények méreteit, magasságát, térbeli összefüggéseit, különös tekintettel a központ műszaki jellegű tényezőire (erődtítmények, ár- és belvízvédelem, terepszint alakulása, feltöltés, csatornázás, vízelvezetés, utak burkolata stb.).

Ez a vizsgálat kisebb városok, illetőleg központok esetében egyesíthető a 3. alattival.

5. A központ városépítészeti (stilisztikai) jellege, városképi alakulásának vizsgálata, különös tekintettel a műemlékekre és a műemlék jellegű, továbbá a városkép jellegét meghatározó egyéb épületekre, építményekre, a fontosabb belső és a külső városképekre (összkép, sziluett), az egy időben létező, illetőleg kialakult városképekre és ezek változására, elsősorban egykori ábrázolások alapján és szükség szerint a város egykori leírásainak, egyéb adatainak felhasználásával.

Ez a vizsgálat kisebb vagy építészeti kevésebb jelentős városok, illetőleg központok esetében egyesíthető a 4. alattival, lehetséges esetleg a 3., 4., 5. alattiak egybevonása is. Az 1. és 2. alatti kutatás azonban minden esetben ezektől különválasztandó.

A kutatások a már rendelkezésre álló vagy hozzáférhető térképek, ábrázolások, városleírások alapján végzendők, tehát a már felkutatott történeti anyagok felhasználásával; jelen kutatás keretében önálló és új várostörténeti kutatás (oklevelek stb. vizsgálata, feldolgozása) csak egyes különösen jelentős esetekre korlátozva irányozható elő.

A III. fejezetben említett város- és központfajták közül a műemléki és történeti városokban, illetőleg a nagyméretű, komplex, történetileg többszörösen rétegzett vagy egyes jelentős történeti emlékekkel bíró központok esetében az 1—5. alatti vizsgálatok lehetőleg külön-külön végzendők el. Műemléki városok és határozott városépítészeti jellegű központok esetében különösen jelentős, és külön végzendő az 5. alatti vizsgálat. A később kialakult, valamint az alföldi mezővárosokban, illetőleg a kisebb központokban az 1—5. alatti kutatások kisebb-nagyobb mértékben összevonhatók, végső fokon egy általános jellegű, a kialakulásra vonatkozó áttekintés vezérfonalának, alpontjainak tekinthetők.

Olyan városokban, amelyekben a központ-kialakulás egyes szakaszai különösen jelentősök, és a mai helyzetre meghatározó jellegűek (pl. Sopronban a középkori fejlődés, Vácott a barokk-kori kialakulás), ezek a korszakok fokozott részletességgel, esetleg teljesen

elkülönítve vizsgálhatók vagy vizsgálandók. Valamennyi korszak és általában a történeti kialakulás vizsgálata azonban minden esetben a mai helyzettel hozandó kapcsolatba, megállapítható tehát, hogy a vizsgált állapotból mi maradt fenn, és bír befolyással a központ jelenlegi helyzetére, állapotára és további alakulására.

B) A kialakult állapot vizsgálata

1. A város jelenlegi mérete, jellege, szerepköre, szerkezete (általános jellemzés) és ebben a központ jelenlegi helye, kiterjedése, szabatos elhatárolása, annak megokolása. A központ kapcsolatai, illetőleg viszonylatai a város más részeivel és a környékkel mind közlekedési, mind egyéb vonatkozásokban. A központ elkülönülésének, illetőleg elhatárolódásának tényezői, ismérvei. A központ ebben a vizsgálatban egészként szerepel, figyelembe véve a fejlődés szempontjait is, esetleg gátló körülményeit (topográfiai akadályok stb.). Ugyanezek megvizsgálandók a város fejlődésére vonatkozóan kialakult regionális és általános tervi elgondolások viszonylatában is.

Az ebben a vizsgálatban foglaltak kiindulásnak tekintendők a továbbiak számára, az egyéb vizsgálatok alapján felülvizsgálandók, és szükség szerint módosítandók.

Ez a vizsgálat minden központ esetében szükséges.

2. A központ jelenlegi funkcióinak vizsgálata, különös tekintettel az alábbiakra:

a) A közlekedési kapcsolatok, az átmenő és a belső forgalom főbb irányai, intenzitása, jellege mind a gyalogos, mind a gépkocsiforgalom szempontjából. A tömegközlekedés eszközei, vonalai, állomásai, forgalma. Pályaudvarral való kapcsolat. Az egyes utak, útszakaszok telítettsége, a parkolás lehetőségei. Távolsági autóbusszállomások, taxiállomások. Forgalmi csomópontok, forgalomszabályozás. A forgalmat vonzó vagy befolyásoló intézmények, a vonzás mértéke, jellege. A teherforgalom kérdései. A legkritikusabb pontok, szakaszok meghatározása, a javítás főbb eshetőségei (elterelés, kitelepítés, áttörés, szabályozás, árkaosztás stb.).

b) A központ intézményei, köz- és közellátási intézmények, a központi szerepkörű, nem termelő jellegű, vagyis a központba tartozó és az egyéb nem okvetlen ide tartozó intézmények megkülönböztetésével. Az intézményeknek egymással és a központon kívüli területekkel, városrészekkel való összefüggései, hálózati vonatkozásai, vonzáskörzetük (környéki, regionális). A központba tartozó intéz-

mények kielégítő vagy ki nem elégítő volta, mérete, elhelyezkedése. Zavaró intézmények, üzemek, telepek a központban, a zavarás jellege, mértéke. Hiányzó intézmények (pl. szálloda, áruház). Az üzlethálózat, üzletsorok különleges kérdései. A központi szerepkör fejlesztésének fő kérdései, figyelemmel a regionális fejlesztés, szerepkör szempontjaira is.

c) A központ lakottsága, lakóházak aránya, jellege, laksűrűsége. A központnak mint lakóterületnek szerepe, jelentősége, jellege, fejlesztésnek vagy visszafejlesztésnek kérdései az egész város viszonylatában. Egészségügyi viszonyok, a korszerűsítés, szanálás szüksége, főbb lehetőségei (bontás, fellazítás, átalakítás stb.). Lakóházépítési lehetőségek módja, mértéke (foghíjbeépítés, tömbbeépítés, szanálás, magasházak stb.).

Az a)–c) alatt említett vizsgálatok főként területi, helyrajzi vonatkozásaikban, összefüggéseikben végzendők, minden esetben különös figyelemmel a fejlesztés lehetőségeire, a legfőbb megoldandó problémákra. A vizsgálatok nagyobb központok esetében különválasztandók, kisebb központok esetében egyesíthetők.

3. A központ szerkezetének vizsgálata, különös tekintettel az alábbiakra:

a) A központ alaprajza, területfelhasználása, közterületek, telkesített területek. Közintézmény-területek (tömbök és telkek), lakóterületek (tömbök és telkek), vegyes területek. Beépítettség. Udvarterületek. Árkádok, átjárók. Udvarok mint közterületek. Udvarok, belső kertek mint zöldterületek. A központ területének fásítása, parkok, kertek, egyéb zöldterületek, ezek összefüggése. Folyóvíz, védelmi művek, egyéb különleges topográfiai elemek és szerepük az alaprajzban. Mindezek alapján az alaprajz sémája különös tekintettel a főbb terek, utak rendszerére, a központ megoszlására, gócpontjaira, a központ szerepét betöltő terekre, útszakaszokra.

b) A központ morfológiai alkata, terepviszonyai, vertikális beépítettsége, épületmagasságok, emeletes épületek. A központ jellegzetes metszetei. Térszín alatti létesítmények, terek. A központ vertikális és horizontális (térbeli és alaprajzi) kapcsolatai, összefüggései. Mindezek alapján a központ térbeli modellje.

Az a)–b) alatti vizsgálatok esetében is figyelembe veendő a fejlesztés lehetőségei, a megoldandó problémák. A vizsgálatok kisebb központok esetén összevonhatók.

4. A központ műszaki ellátottságára (köz-művek, utak burkolata, közvilágítás, egyéb berendezések), létesítményeinek állagára, felhasználtságára vonatkozó vizsgálat; az épüle-

tek értékelése (a kialakult ház- és lakásvizsgálati módszerek szerint). Közintézmények elhelyezkedésének értékelése. Műemlékek, műemlék jellegű épületek megfelelő felhasználásának értékelése, üzlet-, raktárhelyiségek, udvarok felhasználtságának vizsgálata, a központ egészének ilyen jellegű összefoglaló értékelése.

5. A központ városépítészeti vizsgálata, különös tekintettel a városépítészeti jellegre, városképekre, műemlékekre, ez utóbbiak együttesére, történeti emlékekre. Ez a vizsgálat csak az előzőek alapján végezhető oly módon, hogy a városépítészeti jelleg jellemzése, értékelése a kialakulás, a funkciók, a szerkezet által meghatározott, illetőleg megokolt legyen. A vizsgálat főbb részei:

a) Jelentős, megóvandó és városképi bemutatásra alkalmas történeti maradványok, városszerkezeti elemek (őstörténeti, római, középkori és újabbkori maradványok, védelmi művek, régebbi közművek stb.), az ezekkel kapcsolatos teendők (bontás, kiszabadítás, parkba helyezés stb.).

b) Műemlékek, műemléki együttesek, ideértve műemlék jellegű vagy városképi jelentőségű kitöltő elemeiket is. Az együttesek elhatárolása, jellemzése, az elhatárolás megokolása. Műemlékek környezetének vizsgálata, értékelése.

c) Védett, illetőleg védendő városképek (terek, térfalak, utcaképek, útszakaszok) és ilyenekből, illetőleg épületek csoportjaiból álló városépítészeti együttesek, ezek elhatárolása, jellemzése, az elhatárolás indokolása, a legfontosabb nézőpontok (belső és külső) meghatározása.

d) Téli elemek, növényzet, vízfelületek, parkok a központ városképében.

e) Az előzőek alapján a központ egészének városépítészeti elemzése, értékelése, az egész és egyes részei építészeti jellegének, hiányosságainak, megóvandó és átalakítható részeinek meghatározásával, az átalakítás főbb városépítészeti elveire, lehetőségeire való utalással.

Ezek a vizsgálatok csak a már feltárt műemléki, történeti anyagra és megállapított műemléki értékelésre támaszkodhatnak; újak feltárása, kutatása, az értékelés módosítása nem képezi a vizsgálat tárgyát, kivéve, ha a vizsgálatok során ilyennek feltétlen szüksége és lehetősége felmerül.

Kisebb és építészeti szempontból kevésbé jelentős központok esetén az a)–e) alatti vizsgálatok összevonhatók.

Az A) és B) alatt felsorolt vizsgálatok, illetőleg a jelen részletes tematika a magyar vá-

rosközpontok kutatásának teljességét jelenti, amelyre törekedni és amelyet a legfontosabb, legnagyobb méretű központokban lehetőleg teljes mértékben alkalmazni kell. Elképzelhetők további, egyes speciális, itt nem említett, de helyileg szükségessé váló részkutatások is (pl. korábbi átjárók, kutak kutatása, lakosságra vonatkozó részletesebb vizsgálatok). A városközpontok többségében azonban a fenti tematika inkább vezérfonalként és irányadónak szolgál azzal, hogy a vizsgálatok kisebb-nagyobb mérvű összevonása és így redukált módja is elegendő a fejlesztés feladatainak megalapozásához. A redukálás módja és mértéke nagymértékben függvénye a központ jellegének, méretének, kialakultságának, fejlesztési lehetőségeinek és esetenként, legalábbis a jellegzetes esetekre vonatkozóan egységesen dönthető el.

Az itt adott témarészletezés és csoportosítás a végzendő kutatások, illetőleg vizsgálatok munkálataira, munkafolyamatára vonatkoznak, tehát arra, hogy a kutató munka során milyen szempontokra, témákra és ezek milyen összefüggéseire kell figyelemmel lenni. A kutatás dokumentálásának ezzel egybeeső, de nem szükségképpen azonos szempontjaira az utolsó fejezetben térünk ki.

C) Összefoglaló értékelés

Valamennyi vizsgálat, illetőleg vizsgálati rész végén helyes rövid összefoglalást, értékelést adni, de okvetlenül szükséges — akár ezek összegezeként, akár önállóan — a vizsgálatok összefoglaló kiértékelése, illetőleg befejezése. Ez egyben már a dokumentáció (lásd V. fejezet 5. pont) összefoglaló értékelésének is az alapja, illetőleg anyaga.

Az összefoglaló értékelésre vonatkozó szempontokat az alábbiakban adjuk meg; ezek értelemszerűen alkalmazhatók az egyes vizsgálati részekhez adandó külön összefoglalásokhoz is.

Az értékelés célja: egyedül a kutatás, illetőleg a vizsgálatok alkalmából szerzett felismerések alapján, egymással összefüggéseikben megállapítani a városközpont jelenlegi helyének, mértékének, állagának, szerkezetének, funkcionálásának, városépítészeti jellegének pozitív és negatív sajátosságait és ezek alapján a reorganizáció számára szilárd (változtathatatlan) alapjait és fő feladatait.

Az értékelés keretében tervezési javaslatok — tanulmányi jelleggel — egyes, a vizsgálatokból közvetlenül folyó részletelgondolásra, javaslatra korlátozandók. Általában véve a kutatás eredménye csak olyan értékelés, eset-

leges javaslat lehet, amelynek alapjai magában a kutatásban vannak, ideértve a megvizsgált és felhasznált eddigi terveket, ezek módosítására irányuló esetleges javaslatokat is. Semmi esetre sem lehet azonban a kutatás és értékelés célja a városközpont területére összefüggő, teljes rendezési tervet adni.

A kutatás és az ennek alapján készülő értékelés ugyanis elsősorban a magyar városközpontok organizációjának általános problematikájához, módszereihez szolgáltat anyagot, tehát egy tudományos szintézishez — és csak másodsorban az egyes városközpontoknak a gyakorlati, hatósági szinten történő konkrét fejlesztéséhez, tervezéséhez.

A kutatás egyes résztemáival kapcsolatosan az összefoglaló értékelésnél különösen figyelembe veendő:

ad A) A történeti kialakulás vizsgálata valamennyi részét illetően az, hogy a kialakulás mennyiben befolyásolta kedvezően vagy kedvezőtlenül a mai állapotot, és az egyes résztemák — a város egész fejlődése, a helyváltások, a szerkezet, a műszaki állag, a városépítészeti jelleg — összefüggései miként nyilvánultak meg.

ad B) A jelenlegi állapot értékelése vegye figyelembe a központ értékeit, hiányait egyrészt a mai egész város szempontjából, másrészt és ezt követően a *fejlesztendő* egész város szempontjából is, a fejlesztésnek arra a mértékére, jellegére, irányaira támaszkodva, amely a kutatásokból, a rendelkezésre álló anyagokból kiviláglik. Az összefüggő értékelés tehát elsősorban a központ egészének az egész városhoz viszonyított értékeit és hiányait (aránytalanosságait) kell hogy kimutassa. Egyebekben a B) részben is az egyes résztemák (hely, méret, funkciók, szerkezet, műszaki ellátottság, városépítészeti jelleg) összefüggéseinek és egymásra hatásának, tehát a tényezők együttes megnyilvánulásának összefoglaló áttekintése szükséges az értékelés alapjaként.

Mindkét fő részt illetően az összefoglaló értékelésben is szem előtt kell tartani az egész kutatásra vonatkozó azt a megállapítást, hogy a városépítészeti szempontoknak domináns szerepe legyen, továbbá a kutatásokra vonatkozóan a II. fejezetben általánosságban lefektetett szempontokat.

V. A kutatás dokumentálásának fő szempontjai

A kutatás dokumentálása elsősorban vizuális (helyszínrajzok, térképek, nézetek, metszetek, fotók stb.), ennek szerves kiegészítését képező szöveges leírással. A szöveges leírás csak

egyes, rajzilag kevésbé dokumentálható rész-
témákban léphet előtérbe, a kutatások egészé-
ben és a rész témák többségében is a vizuális
bemutatást kiegészítő, műleírás jellegű legyen.

A dokumentálásban a kialakulásra vonat-
kozó IV/A és a kialakult állapotra vonatkozó
IV/B kutatások határozottan különválasztan-
dók; ez a különválasztás akár a kétféle anyag
teljes elválasztásával, akár egyes témakon be-
lül (pl. a központ helye, szerkezete, városépí-
tészeti jellege) történhet.

A kutatás teljes eredményének összefogla-
lásához és bemutatásához irányadónak az aláb-
bi fő tartalmi beosztás (váz) szolgálhat azzal,
hogy ennek pontjai a kutatások részletességé-
től függően tovább bonthatók a IV. fejezetben
megadott részletes tematika szerint. Az itt
megadott pontok azonban már nem egyesít-
hetők.

1. A város egészének kialakulása, jelenlegi
helyzete, ebben a központ helyének, határai-
nak alakulása, jelenlegi helye, határai, figye-
lemmel a jövőbeli fejlesztésre is.

2. A központ funkcióinak kialakulása és je-
lenlegi funkciói, ugyancsak figyelemmel a jö-
vőbeli funkciókra is.

3. A központ szerkezetének (alaprajzának,
morfológiai alkatának) kialakulása és jelenle-
gi szerkezete. A központ jelenlegi állaga.

4. A központ városépítészeti kialakulása és
jelenlegi városépítészeti jellege.

5. Összefoglaló értékelés, a reorganizációra
vonalkozó egyes megállapításokkal, javasla-
tokkal.

6. Forrásmunkák. (Irodalom, továbbá fel-
használt tervek, vizsgálatok, egyéb anyagok.)

A kutatás eredményeinek bemutatásához
minden esetben szükséges egy 1:10 000 méret-
arányú alaptérkép (áttekintő térkép) a város
egészéről, fő közlekedési hálózatról, legfőbb
területi elemeiről és ezen a központ helyé-
nek, határainak, kapcsolatainak ábrázolása.

Minden esetben szükséges egy, a központ
méretétől függően 1:500 és 1:2000 méretarány
között váltakozó, de általában 1:1000 méret-
arányú alaptérkép (részletes térkép) a köz-
pont egészéről, telkenkénti részletességgel, a
beépítettség feltüntetésével.

Ezek az alaptérképek szolgálnak az egyes
rész kutatások és eredményeik megállapítandó
egységes jelkulcsú bemutatására. A részletes
térképnek a méretarányában ábrázolandók a
metszetek, nézetek, utcaképek is.

Ezekon kívül, a szükséghez mérten bemu-
tathatók egyes részletek nagyobb méretarány-
ban, valamint sémák, fejlődési vázlatok stb.
kisebb méretarányban, a fenti alaptérképek,
illetőleg a szöveges leírás kiegészítéseként.

A kutatás végső eredménye olyan doku-
mentáció, amely vizuálisan már áttekintés
alapján is szabatos, a szöveges részekkel
együtt teljes képet nyújt a központ helyzeté-
ről, területéről, határaitól, kialakulásának és
jelenlegi állapotának a részletezett tematika
szerinti főbb mozzanatairól.

A kutatást bemutató dokumentáció — ille-
ve dokumentációk — alapjai kell hogy lehes-
senek a városközpontok reorganizációjára irá-
nyuló mindennemű, a városrendezés körébe
eső további munkálatnak (program, rendezési
terv, ütemezés, szabályalkotás stb.), minde-
nekelőtt azonban a magyar városközpontok
reorganizációja elveire, módszereire vonatko-
zó összefoglaló tanulmánynak, javaslatnak.

Második rész

A VÉGZETT KUTATÓMUNKÁK ÉS FELHASZNÁLÁSUK ÖSSZEFOGLALÓ ISMERTETÉSE

A módszertan alapján a kutatómunkák az
alábbi történeti városokra, illetve városköz-
pontokra vonatkozóan kezdődtek meg: *Kecs-
kemét, Miskolc, Pécs, Szeged, Szentés, Szol-
nok, Szombathely, Vác.*

E városok kiválasztását részben az a törek-
vés vezette, hogy a módszertanban megjelölt
várostípusoknak, ill. központfajtáknak lehe-
tőleg mindegyike egy-egy jellegzetes példával
szerepeljen. Részben pedig figyelembe kellett
venni — a konferenciáig tartó idő viszonylag
rövid voltára tekintettel — azt is, hogy mely
városokra van már rendelkezésre álló anyag,
és a kutatásban részt vevők mely városokkal
foglalkoztak már korábban is. Ez utóbbiakat
a gyakorlati szükségén kívül a módszertannak
az az elvi megállapítása is szükségessé tette,
amely szerint a kutatás végső célja a reorga-
nizáció, s így a kutatómunka keretében külön
várostörténeti kutatások általában nem végez-
hetők, hanem a kutatást a már ismert ered-
ményekre kell alapozni. E tekintetben külö-
nösen előnyben kellett részesíteni olyan váro-
sokat, amelyekről a közelmúltban felhasznál-
ható monográfiák jelentek meg. A feladat
még így is nagyobbban bizonyult az előre lá-
tottnál, és ezért, valamint más gátló körülmé-
nyek miatt is, *Pécs* és *Szolnok* városközpont-
kutatását nem lehetett folytatni. Ez bár a ku-
tatás teljességét kétségtelenül csorbította,
azért nem bizonyult nagyobb hátránynak,
mert *Szombathely* feldolgozása mint a római
eredetű többszörösen rétegzett műemléki vá-
rosé, illetve komplex városközponté *Pécs* fel-
dolgozását némiképpen pótolta, sőt mint jel-

legzetesen a múlt században fellendült városé az ilyen szempontból eredetileg tervbe vett Szolnokét is.

A kutatómunkák általában még közlésre nem érett állapotban zárultak le; ehhez mind a szövegrészt, mind a rajzi anyagot tovább kellene fejleszteni. Mégis a további felhasználások (l. később) céljára túlnyomó részükben elegendő és kielégítő anyagot adtak, és így e szempontból befejezettnek voltak tekinthetők. Tartalmi vonatkozásban mind a szöveges, mind a rajzi anyagot illetően a nagyobb alföldi történeti városok problematikáját *Kecskemét* és *Szeged* vizsgálata igen alaposan tárta fel, és sok érdekes és fontos, a szakirodalomban még nem, vagy kevésbé ismert adatot, megállapítást adott. *Szeged* esetében pedig még ezenfelül az árvíz utáni újjáépítés részletes elemzése is különösképpen figyelemre méltó.³ *Szentes* vizsgálata viszont egy kisebb alföldi város központját jól tárja fel, *Miskolc* városközpont-kutatása, különösen rajzi feldolgozásban adott újszerű és értékes megoldásokat, valamint magának a városközpont fogalmának értelmezése tekintetében, amely itt Miskolcon — és több helyen másutt is — nehezen szorítható a lineárisan elhatárolt területi kategóriába, inkább útszakaszok és térrendszerek együttesét mutatja. *Szombathely* vizsgálata bizonyult a kutatómunkák közül a legelmélyültebbnek, és a legtöbb figyelemre méltó új felismerést is hozta, amit részben magának a városnak gazdag múltja és problematikája is indokolt, részben pedig az, hogy *Szombathely* monográfiája még nem jelent meg (illetve a kutatás időpontjáig még nem vált hozzáférhetővé), a szerző tehát nagyobb mértékben volt saját vizsgálataira utalva. Ezért a további felhasználás számára is a legtöbb anyagot *Szombathely* vizsgálata adta. *Vác* feldolgozását a metodika érvényesítésének és fejlesztésének törekvése jellemezte, és az, hogy a „Városképek—Műemlékek. Vác” című könyvben foglalt, már ismert anyagot tovább mélyítette a városközpont speciális problémáira vonatkoztatva.

A kutatómunkák mennyiségi adatait illetően jellemzőként megállapítható, hogy szövegrészüik átlagosan 30—40 oldal volt (*Szeged* 74 oldal), a rajzok és ábrák száma 10—40 között váltakozott.

Külön számolunk be arról, hogy a kutatómunkák milyen mértékben tartották be a

módszertant, illetve a módszertan mennyiben bizonyult helytállónak a végzett hat munka tükrében. A szöveges részt illetően *Kecskemét* és *Szeged* vizsgálatának szövegrésze csaknem teljes mértékben a módszertan alapján készült, és különösen az A) részt illetően úgyszólván minden témára választ ad. Betartja a módszertant szövegrészeiben *Vác* vizsgálata is. A többi vizsgálat kisebb-nagyobb mértékben eltért tőle, nem eléggé megokoltan, és így nem is minden témára adott választ; némelyik — mint *Miskolc*, *Szentes* — a témák többségére nem. Jóval nagyobb az eltérés a rajzi anyag tekintetében. A munkálatok közös vonása, hogy — *Miskolc* kivételével — szemben a módszertannal, amely a rajzi feldolgozást jelezte elsődlegesnek, általában a szövegrész a teljesebb és rendszeresebb, a rajzi anyag a szöveghez kevésbé illeszkedik, és hiányosabb, egyenetlenebb. Ez részben a rendelkezésre álló térképanyag hiányosságaival, részben átrajzolás nehézségeivel is indokolható. A legösszehangoltabb a rajzi és a szöveges rész *Vác* vizsgálatánál, de itt is a rajzi feldolgozás a hiányosabb. Ez utóbbi körülmény *Vác* esetében — de feltehetően más kutatásoknál is — azzal magyarázható, hogy helyrajzi körülmények a szövegben általánosabb módon körülírhatók, míg lerajzolva nagyobb helyrajzi pontosságot igényelnek, amihez gyakran nem állnak rendelkezésre adatok. Ez véleményünk szerint a városalaprajzi kutatások egyik kulcskérdése; az alaprajzi ábrázolás igényessége hajt a hitelesebb és egyértelműbb adatok felkutatása felé.

Már az eddigi eltérések is részben utalnak a módszertan egyes olyan mozzanataira, amelyek az újabb kutatások, illetve a módszertan fejlesztése esetén ez utóbbi korrekcióját igényelnék. Általában megállapítható, hogy a módszertan felépítésében, szemléletében, elveiben helyesnek bizonyult, általánosságban azonban túlméretezettnek és a rajzi résznél az előírányzott méretarányok nem bizonyultak szerencsésekknek. Az 500—2000 méretarányhoz elegendő adat főleg a múltra vonatkozóan ritkán áll rendelkezésre, az ilyen léptékű alaptérképek tehát ritkán tölthetők meg elegendő anyagokkal, nem szólva az alaptérkép-beszerzés, illetve szerkesztés problémáiról. Ezért legcélravezetőbbnek az a megoldás bizonyult, amelyet *Szombathely* és *Szentes* vizsgálata alkalmazott a módszertantól eltérően, hogy ezeknél az összes térképek egységesen 1:5000 méretarányban készültek. Ez a méretarány azért is szerencsés, mert lehetővé teszi a telekosztás ábrázolását, illetve a telekpontosságú feldolgozást. A méretarányoknak

³ Határozott véleményem, részben éppen e kutatás alapján is, hogy *Szeged* múlt század végi újjáépítése és annak eredményeként létrejött belvárosa Európa-szerte párhát ritkító különleges városépítészeti produkció, amelyet helyes volna nemzetközi szakmai téren nagyobb mértékben tudatosítani. (Vö. Perényi Imre: A városépítés története. Bp. 1961.)

ez a lényeges problémája azonban még megvitásra nem került, és így a fenti megállapítást csak fenntartással lehet tenni.

Általános jellegzetessége az anyagoknak — mind a szöveges, mind a rajzi részre vonatkozóan — az volt, hogy a módszertantól eltérően aránytalanul többen foglalkoztak a kialakulással, mint a kialakult állapottal. Ez a körülmény is bizonyos mértékig a módszertan revízióját teszi szükségessé. A kialakulás vizsgálata ugyanis szükségképpen már magában rejti a kialakult állapotnak is jókora részét, ezért a merev szétválasztás ismétlésekre vagy elhagyásokra adhat okot. Ezenkívül — és ez a probléma a kutatómunkák során élesen felmerült — a módszertan nem elég határozottan oldotta meg (bár a IV/C részben ad erre javaslatot), hogy milyen mértékben és hogyan határolható el a kutatómunka a kialakult állapotot illetően a tervezői elgondolásoktól. Ez annál inkább felmerült, mert úgyszólván valamennyi kutató egyben tervező is, a két szerep és szemlélet elválasztása tehát nem könnyű feladat.

A módszertanban megnyilvánult más kisebb hiányosságokra, átfedésekre itt nem térünk ki; általánosságban megállapítható, hogy a módszertan maximalista jellege nem bizonyult bajnak; tematikai vezérfonalként jól használhatták, és a munkák több-kevesebb egyöntetűségét, eredményességét mégis főként ez biztosította. Viszont éppen a kutatómunkák mutattak rá fejlesztésének, illetve revíziójának szükségére és irányaira. Ezért is véltük helyesnek eredeti teljes szövegében való közlését, ami egyben az egész témakör feltárását is szolgálta.

Ezek után még röviden ismertettük azt, hogy milyen módon váltak felhasználhatóvá az említett kutatómunkálatok. Mint korábban említettük, önálló és teljes publikálásra még nem voltak érettek, ehhez kiegészítésekre és egységesítésre lett volna szükség. Igen hasznos anyagot szolgáltatott azonban egyfelől további kutatások, sőt az egyes városközpontok konkrét tervezési munkálatai számára, másfelől az MTA említett városépítészeti konferenciája magyar referátuma és kiállítása számára.⁴ E kutatómunkák számos megállapítása ugyanis részben alátámasztotta és igazolta a témával kapcsolatosan korábban oly-

kor általánosságban kialakított nézeteket,⁵ részben új, eddig nem ismert tényekre és elvi szempontokra hívta fel a figyelmet. Így pl. Szombathely és Szeged városközpontjának, mint lakóterületnek részletes analízise egészen újszerű, és a témának általános városépítészeti szempontból is mélyebb megismeréséhez vezet; ugyanezek a vizsgálatok a városközpont helyben maradásának igen érdekes és fontos elemzését is adják. Kecskemét vizsgálata az alföldi városok térképződésének történeti előzményeit és városépítészeti értelmezését tárja fel. Vác vizsgálata a részben nőtt, részben koncipiált központ és városépítészeti együttes részletes városesztétikai analízisét és értékelését adja a történeti és építészeti szempontok egyeztetésével. Ezek csak kiragadott példák, még számosat fel lehetne sorolni. Ez azonban véleményünk szerint korai volna, a szintézisnek még nem érkezett el az ideje.

Befejezésül ugyanis néhány szót kell szólni a téma továbbfejlesztéséről és az ezzel kapcsolatos problémákról. Ezt a továbbfejlesztést az Országos Távlati Tudományos Kutatási Terv 60. sz. főfeladata (A városok és községek fejlesztésére irányuló településtudományi kutatások) lehetővé teszi, amennyiben 60.02.04 számú témacsoportjában a magyar városközpontok jellegzetességeinek és fejlesztési irányainak kutatását irányozta elő. Ez azonban bármennyire fontos is, csak az adminisztratív és pénzügyi kereteket biztosítja, illetve a téma elvi és gyakorlati jelentőségét támasztja alá, fennmaradnak más jellegű problémák. Ilyen már maga a téma önmagában: az eddigi kutatások és a konferencián elhangzottak is vitássá tették azt, hogy mennyiben lehet és jogosult a városközpontot magától a várostól elhatárolni, külön vizsgálni, illetve mennyiben kell a témát az egész városra, legalábbis a történetileg kialakult városra kiterjeszteni.⁶ A múlt felé nézve ugyanis a mai városközpont gyakran esik egybe a múlt század derekáig kialakult történeti várossal magával, a jövő felé nézve viszont kérdésessé válhat az intézmények olyan mértékű koncentrációja, ahogyan az eddig volt. Olyan szintén megnyilvánult nézetekkel persze, amelyek szerint erőszakolt a történeti városokat és központjukat más városoktól elkülöníteni, nem érthetünk egyet — ez a problémafelvetés félreértését jelenti. A téma tágitásának, sőt értelmezésének kérdése, ennek tisztázása mindenesetre a további kutatás első feladata.

⁴ A konferenciáról L. Vámosy Ferenc részletes ismertetését a *Magyar Tudomány* 1963. évi 1. számában. A konferencia előzményeiről L. dr. Gerő László: — A „Városépítészeti történet és építés történeti városokban” c. akadémiai munkaközösség első, második és harmadik nemzetközi konferenciája — című részletes beszámolóját az *Építés- és Közlekedéstudományi Közlemények* 1961. 1–2. számában. Mint bevezetőben említettük, a konferencián elhangzott előadások és hozzászólások külön kiadványban kerülnek publikálásra.

⁵ Vö. szerzőtől: „A magyar városépítészeti sajátosságai” (*Településtudományi Közlemények* 1956. évi 8. szám, közzétéve a *Város és építészet* című kötetben is, Bp. 1960.).

⁶ Vö. dr. Perényi Imre megnyitó előadását a konferencián, mely egyben vitaindító referátum volt a kérdés nemzetközi vonatkozásairól.

A másik probléma a magyar várostörténeti kutatások nagyfokú hiánya, elmaradottsága, ami az eddigi itt ismertetett kutatások során megnyilatkozott, és az a körülmény, hogy ennek pótlása aligha lehet a városépítés felől történő megközelítés feladata; ezt egy tágabban és komplexen értelmezett településtudomány, illetve településtörténet keretében⁷ elsősorban várostörténeteknek kell végezniük. Tervezők és olyan kutatók, akik elsősorban a reorganizáció, a városépítés műveit és feladatait tartják szem előtt, kevésbé, illetve inkább mint partnerek alkalmasak erre. Lényegében tehát a magyar várostörténet további művelésének feladatairól van szó, amely *Pleidell Ambrus*nak 1934-ben megjelent műve (A magyar várostörténet első fejezete óta), *Mályusz Elemér*, *Székely György* és mások jelentős tanulmányai ellenére hiányosságokat mutat, különösen a városalaprajzok kutatása terén és a német, csehszlovák, lengyel ilyen jellegű kutatásokhoz viszonyítva is.⁸ A városépítési monográfiákban, városépítés-történetekben felhasznált és publikált anyagok, adatok a történettudomány terén nem egy esetben vitatottak, és ezekben állást foglalni az építész-kutatóknak nem könnyű, illetve többnyire nem is feladatuk. (Pl. Pécs középkori alaprajzának útkeresztesződés révén kialakult jellege, Debrecen belvárosi területén feltételezett középkori falvak kérdése stb.) Itt a Városépítési Tanszék, illetve az MTA Településtudományi Bizottsága és a történettudomány illetékes szervei közötti szorosabb együttműködést kellene kialakítani.

Végül problémának látszik a kutatások gyakorlati felhasználásának és felhasználhatóságának kérdése. Az Építésügyi Minisztérium — igen helyesen — egyre több történeti városközpont rendezésére írt és ír ki tervpályázatot, valamint készített el ezek rendezési terveit. Az Országos Műemléki Felügyelőség pedig az ún. műemléki jelentőségű területek elhatárolásával, védelmük kérdéseivel foglalkozik.⁹ Sajnos nincs tudomásunk arról, hogy e munkálatokhoz — különösen a rendezési terveket illetően — akár az itt ismertetett kutatásokat, akár a konferencián elhangzottakat kellőképpen figyelembe vették volna, a gyakorlati munka nagyrészt ezekről függetlenül történik. Az ilyen összefogás szükségességére pedig már nyomatékos utalás történt a Magyar Építőművészek Szövetsége 1961 május hóban Egerben tartott kibővített vezetőségi ülésén, amelynek tárgya „Történeti városközpontjaink főbb általános városépítészeti problémái” volt.¹⁰

Mindezek a problémák és még mások is megoldásra várnak. A téma művelése mindenestre a fentiekből is láthatóan, több vonatkozásban folyt és folyik, az itt ismertetett munkálatok minden fogyatékoságuk ellenére is, úgy hisszük, ennek lényeges és hasznos részét képezik. A Városépítési Tanszék — nem első ízben — igen fontos kezdeményezést tett, amikor e munkálatokat megindította. A folytatás okvetlenül szükséges, de ezt — úgy véljük — szélesebb alapokon kell megszervezni.

⁷ Vö. szerzőtől: „A modern urbanisztikai szemlélet, építészeti megvilágításban.” *Építés- és Közlekedéstudományi Közlemények* 1961. 3. sz.

⁸ Lásd: a Magyar Történeti Társulat 1962. okt. hóban rendezett várostörténeti konferenciáját és ezen különösen *Fügedi Erik*: „Az európai és a magyar város kialakulása” című igen érdekes és jelentős vitaindító referátumát (a beszámoló a konferenciáról közlés előtt a *Századok*ban).

⁹ Vö. *Gerő László* erről szóló, megjelenés előtt álló tanulmányát az *Építés- és Közlekedéstudományi Közlemények* 1963. 4. számában.

¹⁰ *L. Péczely Béla* részletes ismertetését a *Műemlékvédelem* 1962. 2. számában, továbbá a szerző vitaindító előadásának szövegét a *Magyar Építőművészet* 1962. 1. számában.

MEGKÖZELÍTÉSES MÓDSZER SZANÁLÁSI FELADATOK ÉRTÉKELÉSÉHEZ

BRENNER JÁNOS
építészmérnök

MEGGYESI TAMÁS
egyetemi tanársegéd

A 15 éves lakásépítési terv végrehajtása számos városrész-nagyságrendű terület szanálását teszi lehetővé. A tervek készítésénél, de főként az ütemezés megállapításánál állandóan visszatérő igényt jelent, hogy az egyes szanálásra kijelölt területek összehasonlítására és értékelésére szabatos módszer álljon rendelkezésre. A jelenlegi feltételek mellett erre megfelelő eljárást még nem dolgoztak ki, ami megnehezíti az objektív ismérvek alapján történő mérlegelést és döntést. A jelenlegi gyakorlat a szanálás mértékét az ún. szanálási százalékkal határozza meg, ami a lebontandó lakások százalékszámát jelenti az építhető új lakások számához viszonyítva. Ez a viszony-szám még lakásgazdálkodási vonatkozásban sem jellemzi egyértelműen a szanálás mértékét, mivel a lakásnagyság, felszereltség és állapot különbözőségeit nem veszi figyelembe. Részletesebb vizsgálatok és gazdasági tanulmányok viszont a feladat nagysága miatt több-ezer vagy több tízezer lakásra nem készülhetnek fedezet, kapacitás stb. hiánya miatt, részletes feltárásokra és számításokra csak elhatározott végrehajtások esetében kerülhet sor.

Felmerült tehát annak igénye — elsősorban a belső Józsefváros szanálási tervének kidolgozásánál és az első ütemben építendő mintegy 300 lakás optimális helyének kiválasztásánál —, hogy a rendelkezésre álló részletes városrendezési tervi és vizsgálati adatok, valamint a KSH anyag alapján olyan módszer kerüljön kidolgozásra, amely lehetővé teszi az egyes szanálendő területek relatív összehasonlítását objektív ismérvek alapján. Abszolút számban (forint értékben) kifejezett értékeléstől eleve el kellett tekinteni, mivel a rendelkezésre álló kevés számú adat nem teszi

lehetővé, illetve rendkívül munkaigényes vizsgálatokat tenne szükségessé.

A szanálás mértékét meghatározó tényezők.

A szanálás mértékét és hatékonyságát általánosságban az alábbi tényezők határozzák meg:

- a) A lebontandó és építhető lakások számának aránya.
- b) A lebontandó és építhető épületek volumenének aránya.
- c) A lebontandó épületekben lakó személyek és az új épületekben elhelyezhető személyek számának aránya.
- d) A lebontandó épületek állaga.
- e) A lebontandó épületek felszereltsége, közmű és belső gépészeti vonatkozásban.

A szanálási feladatoknak e tényezők egyikevel való kizárólagos jellemzése az alant felsorolt okok miatt erős torzításokhoz vezet:

A lakásarányyszám kifejezésében nem szerepel a nem lakáscélokra szolgáló épületek vagy épületrészek értéke, a lakások eltérő nagysága, lakottsága, állaga, felszereltsége stb.

Az építhető és bontandó épületvolumen aránya nem fejezi ki a lakásgazdálkodás szempontjából jelentős lakás- és lakosszámot, továbbá az épületek állagát és felszereltségét.

A lakosság viszonylatai a szanálási területen általában megfigyelhető zsúfoltság mellett túlzott és amelletten erősen ingadozó értéket eredményeztek, mellyel épületek nem jellemezhetők.

Az állagra és felszereltségre vonatkozó adatok önmagukban nem összehasonlíthatók.

A fenti okok miatt a gyakorlatban alkalmazott szanalási százalékszámok erős eltéréseket mutatnak ugyanazon a területen és be-

építésmód esetén, ha lakásszáma, lakosszáma, szobaszáma vagy épületvolumenre vonatkoznak, és így az összehasonlítás is lehetetlen hasonló feladatokkal. Ennek illusztrálására álljon három józsefvárosi tömb példája.

Szanálási arányszámok

Tömbszáma	Lakásszám	Szobaszám	Lakosság	Lakószint-terület	Összes szintterület
százalékos viszonyában					
217. tömb	45,7	29,2	37,8	46,1	77,8
231. tömb	32,2	30,0	29,3	52,0	49,1
323. tömb	43,9	40,2	37,0	34,2	34,0

A feltüntetett három tömb közül a 231. tömb a legelőnyösebb a lakásszám, a 217. tömb a szobaszám, a 231. tömb a lakosság és a 323. tömb mindkét szintterület viszonylatában. Szinte lehetetlen ezeknek az adatoknak alapján megállapítani, hogy melyik tömb szanalása mutatkozik a legelőnyösebbnek. A példa azt is igazolja, hogy az azonos tömbön belül milyen nagymértékű szórása van a szanalási értékeknek attól függően, hogy lakos-, szoba-, lakás- vagy szintterületszámokra kerülnek kidolgozásra. Tovább nehezíti a szanalásra legelőnyösebb tömb megállapítását, hogy a fenti számok nem veszik figyelembe az épületek állagát és felszereltségét, ami szintén módosíthatja az értékelést.

A szanalási jelzőszám fogalma és meghatározása

Az összehasonlítás és értékelés megoldására viszonyszám bevezetése látszik indokoltnak, amely az alábbi feltételezésből vezethető le:

1. Az összehasonlítás és mérlegelés céljára elégséges relatív szám kidolgozása, ennek nagyságrendjének azonban erős változást kell mutatnia, hogy a kisebb különbségeket is jól érzékeltesse.
2. A viszonyítás alapja a tervezett és bontandó állapot.
3. A viszonyszámoknak tartalmaznia kell a szanalás mértékét meghatározó összes tényezőt (lakásszám, lakosság, épületvolumen, állag és felszereltség).
4. A viszonyszám növekvő értéke előnyösebb helyzetet jelez.

A szanalás mértékét meghatározó tényezők a következő összefüggéssel jellemezhetők: a

szanalás annál előnyösebb, minél több lakás, lakóterület, lakos helyezhető el korszerű állagú és felszereltségű új épületben a szanalási területen; annál hátrányosabb, minél több férőhelyet, lakást vagy lakóterületet kell ennek érdekében megszüntetni, minél jobb a lebontandó épületek állaga, valamint felszereltsége. Az általános összefüggés tehát:

$$S = \frac{l_t \cdot s_t \cdot n_t \cdot V_t \cdot A_t \cdot B_t}{l_s \cdot s_s \cdot n_s \cdot V_s \cdot A_s \cdot B_s}$$

ahol S = szanalási jelzőszám,
 l = lakások száma,
 s = lakószobák száma,
 n = lakosok száma,
 V = épületvolumen,
 A = lakások állaga,
 B = lakások felszereltsége,
 t index = tervezett,
 s index = szanalandó.

Előnyösebb azonban, ha az összefüggést logaritmikus típusában alkalmazzuk annak érdekében, hogy a hányados ne eredményezzen túl nagy számot. Tehát:

$$S = \frac{l_t}{l_s} + \frac{s_t}{s_s} + \frac{n_t}{n_s} + \frac{V_t}{V_s} + \frac{A_t}{A_s} + \frac{B_t}{B_s}$$

A formulában szereplő értékek három jellegzetes csoportot alkotnak: a lakásszám, lakosság és szobaszám hányadosai a lakásgazdálkodással kapcsolatos adatokat tartalmazzák, a volumenadatok a műszakilag legjellemzőbb mennyiségi adatokat foglalják magukban, míg az állag és felszereltség hányadosai a minőségi különbségeket viszik be az értékelésbe. Annak érdekében, hogy a három jellegzetesen kirajzolódó kategória egyike se kerül-

jön túlsúlyba a másikkal szemben tagjainak nagyobb száma miatt, a képletet súlyozni látszik célszerűnek:

$$S = \frac{1}{3} \left(\frac{l_t}{l_s} + \frac{s_s}{s_t} + \frac{n_t}{n_s} \right) + \frac{V_t}{V_s} + \frac{1}{2} \left(\frac{A_t}{A_s} + \frac{B_t}{B_s} \right),$$

Fenti értékeket a rendelkezésre álló részletes rendezési terv, illetve részletes épületvizsgálat adatai alapján az alábbi megközelítéssel lehet jellemezni:

l_t : A lakások száma a tervezett állapotnál az építhető összes lakószintterület és az egy lakásra eső szintterület hányadosából állapítható meg. Az építhető összes lakószintterület értéke a lakóépület konfigurációja által meghatározott síkidom és a szintszám szorzatából adódik. A jelenlegi lakásnormatívák szerint az átlagos lakásterület 48 m^2 , ez az érték azonban nem tartalmazza a falak és lépcsőházak területét, mely a lakásterületnek mintegy 25% -a, vagyis az egy lakásra eső szintterület átlagértéke 60 m^2 -ben vehető fel.

s_t : A tervezett lakások szobaszáma, a jelenlegi normatívák alapján lakásonként 1,8 szoba, tehát $s_t = 1,8 \cdot l_t$.

n_t : A tervezett lakóépületek lakóinak száma pedig szobánként 2 fő, illetve lakásonként 3,6 fő, tehát $n_t = 3,6 \cdot l_t$.

V_t : A tervezett épületek volumenét az épületek konfigurációja által meghatározott síkidom és a párkánymagasság szorzata

adja meg. A nem lakáscélokat szolgáló épületek volumene is figyelembe veendő.

Az l , s , n , illetve v értékek a területegységre vonatkoztatva egyszerű összegezéssel kaphatók meg.

A_s : A bontandó épületek állagát az épületvizsgálat által kategorizált állagminősítés alapján lehet figyelembe venni. A minősítés jó, tatarozandó, felújítandó és avult állagú épületkategóriákat különböztet meg. Az egyes kategóriák számzerű jellemzése esetében az épületek állagát a lakások átlagos jelenlegi értékének és egy lakás átlagos előállítási költségének az arányával jelöljük meg. A lakásállag-mutató értéke tehát:

$$a_s = \frac{\text{egy lakás jelenlegi értéke (Ft)}}{150\,000} \leq 1$$

Részletes gazdasági vizsgálatok hiányában föltételezhető, hogy az avult állagúnak minősített épületeknél ez a lakásállag-mutató 0,25, a felújítandóknál 0,50, a tatarozandóknál 0,75 és a jó állagúak esetében 1,00 értéket vesz fel. Mivel egy területegységen belül a négy kategória a legkülönbözőbb arányokban lehet képviselve, a területegységre jellemző átlagos állagmutatót úgy célszerű számítani, hogy az egyes állagmutatókat a hozzájuk tartozó épületek volumenével súlyozzuk. A számítás menete tehát a következő:

	Jó	Tatarozandó	Felújítandó	Avult	
a_s	1,00	0,75	0,50	0,25	Összesen
$v \text{ (lm}^3\text{)}$	V_1	V_2	V_3	V_4	ΣV_i
$v \cdot a_s$	$V_1 \cdot 1,00$	$V_2 \cdot 0,75$	$V_3 \cdot 0,50$	$V_4 \cdot 0,25$	$\Sigma (V_i \cdot a_s)$

$$A_s = \frac{\Sigma (V_i \cdot a_s)}{\Sigma V_i}.$$

A táblázatban V_1 , V_2 , V_3 , illetve V_4 a területegységen bontásra javasolt, jó, tatarozandó, felújítandó, illetve avult állagú épületek volumenének összege. Ha az épületvizsgálatok során az épületvolumen meghatározása nehézségekbe ütközik, az arányítást, illetve súlyozást a bontandó lakás, lakószoba, szintterület vagy a bontásban érintett lakók számértékére vetítve is el lehet végezni. Ha

részletes gazdasági vizsgálatok is rendelkezésre állanak, a négy állagkategóriát jellemző lakásállag-mutató értéke a helyi adottságoknak megfelelően finomítható.

A_t : A tervezett új épületek állagát a fentiek figyelembevételével mindig 1,00 „egész” számértékkel jellemezzük.

B_s : A lakások felszereltségét a közművesítés és a belső gépészeti ellátottság hatá-

rozza meg. A közművesítésre vonatkozóan a részletes épületvizsgálat víz-, csatorna-, villany-, gáz- és központi fűtés ellátottságot tartalmaz, nem tartalmaz azonban olyan adatokat, amelyekből a belső gépészeti berendezés, fürdőszoba-, W. C.-ellátottság megállapítható lenne. Mivel a fürdőszobával való ellátottság lényegesen befolyásolja egy lakás értékét, a felszereltségre jellemző számérték meghatározásánál a rendelkezésre álló adatok függvényében egy durvább és egy finomabb eljárást követhetünk.

Ha a fürdőszoba-ellátottságra vonatkozóan adat nem áll rendelkezésre, a lakás felszereltségét az határozza meg, hogy vízzel, csatornával, gázzal, villanyval és központi fűtéssel el van-e látva. Mivel ma már minden lakás villannyal felszereltnek tekinthető, ezt mint ellátottságot befolyásoló tényezőt figyelmen kívül lehet hagyni. Központi fűtéssel ellátott épületek szanálására általában

nem kerül sor, így a felszereltséget a víz, csatorna és gáz képviselik. Ha egy teljesen felszerelt épületet 1,00 számértékkel jellemzünk, a részlegesen felszerelt épületekre a közműlétesítmény jelentőségét súlyozva a következő jellegzőszámok alkalmazhatók:

Közművekkel teljesen ellátatlan lakásnál	0,10
Házi vízvezetékekkel felszerelt lakásnál	0,20
Községi vagy körzeti vízvezetékekkel ellátott lakásnál	0,50
Szennyvízcsatornával és vízvezetékekkel ellátott lakásnál	0,80
Gázzal, vízzel és csatornával ellátott lakásnál	1,00

A területegységre jellemző átlagos felszereltségi tényező az állagmutatókhoz hasonló módon, de mindig a lakásszámra vetített súlyozással számítható. A számítás mérete tehát itt is a következő:

	—	Házi vízellátás	Vízvezeték	Víz + csatorna	Víz, csat., + gáz	Összesen
b_s	0,10	0,20	0,50	0,80	1,00	
l_i	l_1	l_2	l_3	l_4	l_5	Σl_i
$l_i \cdot b_s$	$l_1 \cdot 0,1$	$l_2 \cdot 0,2$	$l_3 \cdot 0,5$	$l_4 \cdot 0,8$	$l_5 \cdot 1,0$	$\Sigma(l_i \cdot b_s)$

$$b_s = \frac{\Sigma(l \cdot b_s)}{\Sigma l_i}$$

A táblázatban l_1, l_2, l_3, l_4 és l_5 a területegységen bontásra javasolt, közművekkel részlegesen, illetve teljesen ellátott lakások száma. Az egyes jellegzőszámok értéke a helyi adottságoknak megfelelően finomítható.

Ha a fürdőszoba-ellátottságra vonatkozólag is állnak adatok rendelkezésre,

akkor a számításban egységnyi értékkel jelölt teljes ellátottságból 0,25 egységgel jellemezhető a fürdőszoba-ellátottság és egyenként 0,25—0,25 jut a vízzel, csatornával, illetve gázzal felszerelt lakásokra.

A számítás menete tehát a következő:

	Vízzel ellátott lakások száma	Csatornával is ellátott lakások száma	Gázzal is ellátott lakások száma	Összesen	Fürdőszobával is ellátott lakások száma
b_s	0,25	0,50	0,75		0,25
l_i	l_1	l_2	l_3	Σl_i	l_0
$l_i \cdot b_s$	$l_1 \cdot 0,25$	$l_2 \cdot 0,50$	$l_3 \cdot 0,75$	$\Sigma(l_i \cdot b_s)$	$l_0 \cdot 0,25$

$$B_s = \frac{\Sigma(l_i \cdot b_s)}{\Sigma l_i} + 0,25 \frac{l_0}{\Sigma l_i}; \quad (\Sigma l_i = l_1 + l_2 + l_3)$$

A táblázatban l_1 , l_2 és l_3 a vízzel, csatornával, illetve gázzal, l_0 a fürdőszobával is ellátott lakások száma. Amennyiben a bontásra javasolt lakások fürdőszobával nincsenek ellátva ($l_0 = 0$), a felszereltségi tényező értéke 0,75. Ha a lakások egy részében van fürdőszoba, a teljes felszereltséghez még szükséges 0,25 értéket a fürdőszobával ellátott lakások aránya szerint redukálni kell

$$\left(0,25 \frac{l_0}{\Sigma l_i}\right).$$

A két módszer egy és ugyanazon tervezési területen keverve nem alkalmazható.

B_t : A tervezett új épületek ellátottságát a fentiek figyelembevételével 1,00 számértékkel jellemezzük. Amennyiben az új épületek csak részlegesen vannak felszerelve, a fenti módszerrel súlyozott érték vehető számításba.

s : A szanalási jelzőszám a fenti adatoknak az általános képletbe való behelyettesítésével a következőképpen alakul:

$$S = \frac{1}{3} \left(\frac{l_t}{l_s} + \frac{1,8 \cdot l_t}{s_s} + \frac{3,6 \cdot l_t}{n_s} \right) + \frac{V_t}{V_s} + \frac{1}{2} \left(\frac{1,0}{A_s} + \frac{1,0}{B_s} \right)$$

vagy a lakásszám, szobaszám, lakószám és épületvolumen értékére vonatkoztatott szanalási arányszámok felhasználása esetén, ha:

$$x_1 = \frac{l_s}{l_t},$$

$$x_s = \frac{s_s}{1,8 \cdot l_t},$$

$$x_n = \frac{n_s}{3,6 \cdot l_t},$$

$$x_v = \frac{V_s}{V_t},$$

akkor:

$$S = \frac{1}{3} \left(\frac{1}{x_1} + \frac{1}{x_s} + \frac{1}{x_n} \right) + \frac{1}{x_v} + \frac{1}{2} \left(\frac{1}{A_s} + \frac{1}{B_s} \right).$$

A képletekben szereplő betűk jelentése a következő:

S = szanalási jelzőszám,

x_1 = lakásszanalási arány,

x_s = szobaszanalási arány,

x_n = lakók aránya az új és bontandó épületekben,

x_v = épületvolumen-szanalási arány,

A_s = a szanalált épületek állagmutatója,

B_s = a szanalált lakások ellátottsági tényezője.

A szanalási jelzőszám 0 és végtelen közt elvileg bármely értéket fölvehet. Az értékek változása jól érzékelteti a kisebb különbségeket is, érzékenyen reagál a szanalás gazdaságosságát befolyásoló minden lényeges tényezőre. A jelzőszám alkalmazása lehetővé teszi annak eldöntését, hogy a tervezési területen belül melyik területegység beépítése a legelőnyösebb a megvalósítás első üteme számára, figyelembe véve a bontandó épületek lakásszámát, állagát és felszereltségét. A szanalási jelzőszám a formula révén 1,00, ha pontosan ugyanaz kerül lebontásra, mint ami helyette felépül; 1,00-nél kisebb, ha a bontás mennyisége nagyobb az építhetőnél; nulla, ha a bontás helyén új épület nem létesül; végtelen, ha az építéshez nem szükséges bontás.

A számítás illusztrálására, valamint a szanalási jelzőszám nagyságrendiségének érzékeltetésére szolgáljon a következő példa. Az alábbi táblázat a Józsefváros szanalási terve során földolgozásra került tömbök közül mutat be hármat, amelyek a szanalási százalékok szerint a leggazdaságosabbnak mutatkoztak. A rendelkezésre álló adatok korlátozott volta miatt a bontásra javasolt épületek állagtényezőjét 0,25 átlagértékkel vettük figyelembe. Az épületpárkány-magasságok ismeretének hiányában az épületvolumen tényezőjét a bruttó épületszint-területtel helyettesítettük, amelyben természetesen a közintézmények szintterülete is szerepel.

A tervezett és bontandó épületek mutatószámait l. a 76. oldalon.

A szanalási jelzőszám alkalmazása lehetővé teszi azt is, hogy egy területegységre készült különböző szanalási javaslatokat olyan abszolút szám segítségével hasonlíthassunk össze, amely az egymással nehezen összehasonlítható gazdasági tényezőket egzakt formában rögzíti.

Jelzőszám kidolgozása — megfelelő adatok hiányában — kevesebb tényező figyelembevételével is elvégezhető, de ebben az esetben a számításba nem vett, de a szanalás gazdaságosságát befolyásoló tényezők finomító hatása nem érvényesül. Ha pontos szám adatok nem állnak rendelkezésre, és csak becslések kerülhetnek alkalmazásra, a helyes

		Lakások száma	Szobák száma	Lakosok száma	Szintterület	Allagtény.	Felszereltség
Többsorszám		l_t	s_t	n_t	v_t	A_t	B_t
Tervezett épületek	217	140	250	500	8540 m ²	1,00	1,00
	323	515	925	1850	32690	1,00	1,00
	331	308	555	1110	20530	1,00	1,00
		l_s	s_s	n_s	v_s	A_s	B_s
Bontandó épületek	217	64	73	189	6660 m ²	0,25	0,79
	323	226	368	690	11050	0,25	0,78
	331	173	194	585	11830	0,25	0,76

Szanálási százalékok					Szanálási jelzőszám
Tömb- sorszám	$x_l = \frac{l_s}{l_t}$	$x_s = \frac{s_s}{s_t}$	$x_n = \frac{n_s}{n_t}$	$x_v = \frac{v_s}{v_t}$	S
217	45,7	29,2	37,8	77,8	6,67
323	43,9	39,6	37,3	33,8	8,09
331	56,0	35,0	52,6	57,8	6,57

aránylatok megőrzésére kell a fő figyelmet fordítani. Különböző területegységek összehasonlítása ezért természetesen csak akkor le-

hetséges, ha a mutatószám kiszámítása azonos számú és jellegű adatok alapján, azonos módszerrel történik.

KÖZÖS ÉS ELTÉRŐ VONÁSOK A SZOCIALISTA ÉS TŐKÉS ORSZÁGOK VÁROSÉPÍTÉSI GYAKORLATÁBAN

(Vitacikk)

KÖSZEGFALVI GYÖRGY

építészmérnök

A szocialista és a kapitalista államok közötti — Lenin által meghirdetett — békés együttélés politikájának viszonyai mellett döntő jelentőségű az ideológiai síkon folyó osztályharc. Ezen belül fontos szerep jut a két világrendszer különböző országaiban a városépítés és a városrendezés területén kialakult vagy kialakulóban lévő és uralkodó felfogásoknak, törekvéseknek, gyakorlati tevékenységnek.

A városrendezés és a városépítés a maga sajátos eszközeivel részt vesz a társadalom anyagi életfeltételeinek normális működéséhez szükséges keretek kialakításában és megteremtésében. Az adott társadalom alkotóereje — a tudomány és a technika fejlettségi színvonalának megfelelően — szükségleteinek és igényeinek kielégítésére és biztosítására, lakásokat, lakóépületeket, összefüggő nagy lakóterületi egységeket, településeket, városokat hoz létre. Ugyanakkor fontos szerepet játszik a társadalom tagjainak ideológiai-esztétikai nevelésében, ítéleteiknek és nézeteiknek az adott társadalmi rend érdekeinek megfelelő és azt kifejezésre juttató, meghatározott irányú formálásában.

Az osztálytársadalmak során mindenkor e két sajátosság jellemezte a városépítés és a városrendezés fejlődését. Az adott társadalmi és gazdasági rendben uralkodó termelési és tulajdonviszonyok, a termelőerők fejlettségének foka és színvonala nyomta rá bélyegét a városépítés és a városrendezés állapotára és fejlődésére.

Napjainkban még nagyobb lett a városépítés jelentősége és szerepe. Ma a városépítési

és a városrendezési tevékenység egyik legfontosabb alkotóeleme: a lakásépítés, az azonnali megoldást igénylő, legégetőbb szociális, társadalmi és politikai kérdésként fogalmazható meg.

Korunk városépítésének és városrendezésének a területén alapjaiban és lényegében eltérőek a feladatok és a célok a szocialista és a kapitalista országok előtt.

Míg a kapitalista államok a magántulajdonon alapuló termelési viszonyok alapján — mely gátlója és akadálya a termelőerők észszerű és arányos kibontakozásának és fejlődésének — nem tudják, és nem is tehetik a városrendezés és a városépítés ügyét össznépi, az osztálytársadalom érdekeit szolgáló feladattá, addig a szocialista állam és társadalom, amely a termelőeszközök társadalmi tulajdonára támaszkodik, gazdaságát az össznépi érdekeknek megfelelő népgazdaság-fejlesztési tervek alapján irányítja és fejleszti, s ennek keretében a városépítést és városrendezést az egész nép ügyévé tudja tenni.

I.

A szocialista városrendezés viszonylag rövid történelmi múltra tekinthet vissza, s korántsem lehet kialakulását teljesnek, befejezettnek tekinteni. Kialakulása és fejlődése a győztes proletárforradalom eredményeképpen létrejött szocialista államban — a Szovjetunióban — veszi kezdetét. Közvetlenül a Nagy Otkóberi Szocialista Forradalom győzelme után új elvi alapokra helyeződik a városépítés és a városrendezés ügye. Hozzákezdnek

a legégetőbb gyakorlati városépítési és városrendezési problémák kidolgozásához és megvalósításához. Már az 1918—20-as években kidolgozzák a Moszkva és Leningrád közvetlen közelében létesítendő munkáslakótelepek terveit; Lenin aláírásával dekrétum jelenik meg, amely szabályozza a műemlékek védelmével, helyreállításával és hasznosításával kapcsolatos kérdéseket és feladatokat.

Mindezen elvi megállapítások, irányelvek és a gyakorlati tevékenység első eredményei a szocialista városrendezés és városépítés csíráit jelzik és hordják magukban.

Ugyancsak közvetlenül a forradalom után — 1918-ban — mutatott rá Lenin „A tudományos kutatómunkák tervének vázlatához” című tanulmányában az ország termelőerői ésszerű telepítésének és a feladatot szolgáló, azt elősegítő országos terv kidolgozásának szükségességére. „Ezen terv feladatai közé kell, hogy tartozzék — a nyersanyag-lelőhelyek közelsége, a nyersanyag és a félkésztermékek feldolgozása összes egymást követő szakaszán keresztül a késztermékek előállításához szükséges legkisebb munkaráfordítási lehetőség szempontjából — az *ipar ésszerű telepítésének meghatározása és kimunkálása Oroszországban.*” Ez a megállapítás az alapja a későbbi években folytatott és ma széles körben kibontakozó munkálatoknak a termelőerők tervszerű fejlesztése és telepítése területén.

A szocialista városrendezés kialakulásának és fejlődésének első jelentősebb lépései a polgárháború és az intervenció utáni évekre esnek. Az ország lenini villamosítási tervének realizálása erőművek, különböző műszaki létesítmények és az azokkal kapcsolatos munkáslakótelepek telepítését és létrehozását igényli. A húszas évek elején kerülnek kidolgozásra az első regionális tervtanulmányok a bakui olajvidék komplex fejlesztésére s ennek keretében az olajbányászatban foglalkoztatott dolgozók legkedvezőbb, magas szintű ellátási és higiéniai feltételeket biztosító településrendszerének kialakítása.

A tömeges — a múlt rendszertől mennyiségében és minőségében alapjaiban eltérő — városrendezési és városépítési feladatok a hosszabb távlatra — (ötéves időszakra) kidolgozott népgazdaság-fejlesztési tervek időszakában kerülnek kidolgozásra és megvalósulásra. E helyen elegendő csupán a nagyméretű iparfejlesztés, ipartelepítés nyomán kialakuló új városokra, a munkáslakótelepek százaira, az iparosodás kapcsán fejlődő és átalakuló történeti városokra és településekre gondolni. 1935-ben készül el a Moszkva távlati fejlődé-

sét meghatározó — a szocialista városrendezés akkori felfogását tükröző — általános rendezési terv, amely alapjában ma is helytálló, és a városrendezés alapvető szocialista törekvéseit a legtömörebben juttatja kifejezésre.

A háború kényszerűen megakadályozza a szocialista városrendezés fejlődését. Ennek következtében a háború utáni első évek a pusztulás és rombolás martalékaivá vált városok és települések helyreállításának nehéz, de egyben nagy jelentőségű tevékenységét is jelző éveik.

A háború utáni városrendezés és városépítés mennyiségi feladatai messze felülmúlják a háború előtti évek tevékenységét. Fejlődésében és felfogásában azonban a negyvenes évek második felében s az ötvenes évek elején helytelen, célkitűzéseinek és tartalmának ellentmondó tendenciák érvényesültek. Bár ezek a törekvések már jelentkeztek a harmincas évek második felében is, nagymértvű kifejlődésük a háború utáni évekre esik.

A városrendezés fejlődésében ezekben az években érvényesülő ilyen jellegű felfogások és tendenciák az építészet egészének helytelen felfogásával és feladatainak, szerepének téves értékelésével kapcsolatosak. Az építészetben — s ezen belül a városépítésben és városrendezésben — az építészeti-rendezési feladatok területén formalista-eklektikus felfogások jutnak érvényre. Nem érvényesül a szocialista városrendezés és városépítés alapelve és célkitűzése maradéktalanul és töretlenül. Nem veszi figyelembe a városrendezésben a társadalmi lét növekvő szükségleteit és igényeit, a modern anyagi-műszaki haladás követelményeit és lehetőségeit. Nem valósítja meg a szépség, célszerűség és gazdaságosság hármasságát, dialektikusan összekapcsolódó egységét és követelményét. Mindez többek között kifejezésre jutott a lakóterületek rendezési és beépítési terveiben, merev, az élet által túlhaladott, akadémikus elvek alkalmazásában; a városok és települések úthálózata és forgalmi rendszere tervezési elveinek helytelen értelmezésében, a városközpontok formalista felfogású, a modern építészeti-városrendezési elveket és a társadalmi szükségleteket, igényeket helytelenül értelmező kialakításában.

A népi demokratikus országok a szocialista építés éveiben korábban elmaradt gazdaságuk fejlesztése, valamint dolgozó tömegeik életszínvonalának emelése érdekében nagyarányú és nagyszámú építési és városrendezési feladatot hajtottak végre. Fejlődésük első szakaszában a népi demokratikus országok a városrendezés és a városépítés területén a korábbi

nyugati felfogásokat és elméleti törekvéseket, koncepciókat (öncélú kertvárosok, túl laza beépítés, szervezetlen lakóterületi egységek kialakítása, a városszerkezet egészének figyelmen kívül hagyása stb.) érvényesítettek. A negyvenes évek végén s az ötvenes évek elején városrendezési elméleti felfogásukban és gyakorlati tevékenységükben a Szovjetunióban kialakult és megfogalmazott elveket vetették át és alkalmazták.

A városépítési tevékenység gyakorlatában azonban helytelenül lemásolták a Szovjetunióban akkor uralkodó eklektikus-formalista irányzatokat és azoknak a városrendezés területén megjelenő formáit. Így pl. a lakóterületek kialakításának, szervezésének és tagolásának a kapitalista városrendezésben hirdetett és gyakorlatban alkalmazott felfogásától eltérő különbözőséget az esetek többségében azok formai oldalában, a beépítési módban (keretes beépítés) látták és gyakorolták, nem pedig a szocialista lakóterületi egységek kialakításának szociális és társadalmi követelményeiben, szükségleteiben. Ez sablonosságban, a helytől, időtől, felfogásoktól, nemzeti hagyományoktól, sajátosságoktól és életformától elütő, sok esetben azzal szembenálló, annak ellentmondó alkotásokban jutott kifejezésre.

A negyvenes évek második felében és az ötvenes évek elején kialakult és a gyakorlati tevékenységben eluralkodott helytelen felfogások kritikájára 1954 őszén a Szovjetunió Kommunista Pártja Központi Bizottsága által összehívott össz-szövetségi építési tanácskozáson került sor. A tanácskozás többek között rámutatott a korábbi évek helytelen városépítészeti és városrendezési felfogására, az egyes elméleti kérdésekben elfoglalt konzervatív, az élet által túlhaladott, maradi, formalista nézetekre és szemléletre, valamint a gyakorlati tevékenység elitelendő példáira.

A tanácskozás után mind a Szovjetunióban, mind a többi népi demokratikus országban — erre hazánkban már korábban sor került — felülvizsgálták és ártértékelték a városépítési és városrendezési elvekről, tervezési elgondolásokról korábban vallott és a gyakorlatban alkalmazott helytelen nézeteket. A szocialista városrendezés ügye az ötvenes évek derekától kezdve a bírálatból levont következtetések és ártértékelés után fejlődésének újabb, magasabb fokára emelkedett. További fejlődésének ezen új szakaszában a szocialista világrendszer országainak eddig elért eredményeire és kollektív tapasztalatára támaszkodva eredményesen halad előre a szocialista-kommunista társadalmat építő országokban, amint ezt az elmúlt évek alkotásai, eredményei jelzik, s ugyanakkor jelentős hatást gyakorol a kapitalista országokban folyó városrendezésre és városépítésre.

II.

A városrendezés és városépítés problémái széles körben vetődnek fel a kapitalista államokban is az első világháború utáni években. A háborút követő időszakban a munkásosztály által vezetett tömegek forradalmi megmozdulásai felszínre vetették a kapitalista gazdasági és társadalmi rend belső, megoldhatatlan ellentmondásait, bukásának elkerülhetetlen történelmi tendenciáját. A burzsoázia azonban ekkor még elég erősnek bizonyult, hogy a nyugati államokban a jobboldali szociáldemokrácia segítségével megőrizze hatalmát. A húszas és a harmincas években a burzsoázia és a jobboldali szociáldemokrácia sok teoretikusa és politikusa a lakáskérdés megoldásában látta a kapitalizmus összes ellentmondásai gyógyításának legfőbb eszközét. Úgy vélték, hogy a kapitalista társadalmi és termelési viszonyok változatlanul hagyása mellett, előtérbe helyezve a széles néptömegek lakásproblémáinak megoldását, sikerül a kapitalista gazdasági és társadalmi rend konzerválása és megszilárdítása.

Az urbanizmus — szerintük — a gát funkcióját volt hivatva betölteni a forradalom ellen. Ennek során a két világháború közötti időszakban sok, részleteiben, műszaki-építészeti felfogásában és metodikai feldolgozásában figyelemre méltó és érdekes városrendezési elgondolás és terv került kidolgozásra és részben megvalósulásra.

A kapitalista országok városrendezése már ezekben az években is sokat vett át a Szovjetunióban kialakuló és fejlődő szocialista városrendezés elméleti megállapításaiból és gyakorlati eredményeiből.

Ezekben az években kerülnek kidolgozásra az első regionális tervek is, többek között közvetlenül az első világháború után a Ruhr-vidékre készített regionális tervet, majd a párizsi és londoni régiók hasonló jellegű terveit említhetjük. Az Amerikai Egyesült Államokban Rooseveltnél elnök uralomra jutása utáni években, az ún. New Deal gazdasági politika megvalósítása során a tömegmértűvé vált munkanélküliség enyhítésére jelentős köz munkák kezdődtek. Ennek érdekében került sor a Mississippi és Missouri folyók mellékfolyójának, a Tennessee völgye vízgazdálkodási rendszerének szabályozására és a hozzátartozó területek komplex fejlesztését elősegítő regionális terv kidolgozására.

A városrendezés területén hozzákezdének több nagyobb város általános rendezési tervének kidolgozásához. A városfejlesztési alapok kidolgozatlansága, tisztázatlansága és hiánya, továbbá a tervek kidolgozásához szükséges anyagi alapok és eszközök elégtelensége azonban az esetek többségében sikertelenné tette ezeket a próbálkozásokat (pl. London, Párizs, Belgrád városrendezési tervei).

Egyes, főként szociáldemokrata többséggel rendelkező városi törvényhozó testületek, önkormányzati szervek, illetve nagytőkés vállalatok és érdekeltségek jelentős munkáslakásépítési akciókat bonyolítanak le, amelyek lehetővé teszik összefüggő, nagyobb lakótelepek, lakótömbök kialakítását (pl. Ausztriában, a weimari Németországban, Finnországban, Hollandiában, az Amerikai Egyesült Államokban és másutt).

A második világháború éveiben az érintett európai államokban szintén a nullára csökkent az építési tevékenység. A háború után a nagyméretű pusztítások és rombolások következményeiként jelentkező helyreállítási feladatok jelentős városrendezési és városépítési problémákat vetettek fel. Modern felfogású tervek nyernek kidolgozást Franciaország (pl. Le Havre, Caen), Hollandia (Rotterdam), Anglia (pl. London, Coventry), Nyugat-Németország és Olaszország szétrombolt városainak, városrészeinek helyreállítására. A háború utáni helyreállítási időszak városrendezési feladatainak nagyobb mélységű kidolgozására jelentős számú, tervezési-műszaki felfogásban és metodikai kialakításában figyelemre méltó regionális terv és tervvázlat kerül kimunkálásra: pl. Észak-Olaszországban a Pó-völgy háború sújtotta részeinek helyreállítására, a regionális összefüggéseket feltáró és azokat érvényesítő rendezésére; Norvégiában a német megszállás által különösen sokat szenvedett északi körzetek területeire; a párizsi medencére; Nagy-London körzetére; Hollandiában a tenger melletti régiókra stb.

A háború utáni és a legutóbbi években a nyugati államok városrendezési tevékenységében erősen érezhető a szocialista városrendezés és városépítés elveinek és gyakorlati példáinak hatása, valamint az ezekben az országokban működő baloldali kommunista építésszek — városrendezők — gyakorlati és elméleti tevékenységének progresszív hatása.

Ez megmutatkozik a lakóterületi egységek modern felfogású kialakításában, tagolásában és felépítésében, a lakóterületeken létesülő közösségi intézmények szervező szerepének növekvő felismerésében, a nagyvárosok súlyos problémáinak megoldásán segíteni hiva-

tott regionális szemléletű és felépítésű településhálózati rendszer létrehozására irányuló törekvésekben, a városrendezési tervek gyakorlati megvalósítását elősegítő és a kapitalista viszonyok között alkalmazható szervezeti formák kialakításában.

Jelentős és pozitív eredmények születtek a városrendezés egyes műszaki, területfelhasználási és beépítési jellegű részletproblémáinak vonatkozásában, mint pl.: a lakóterületek differenciált beépítési módja, az épületek külső tetszetős megjelenítése, az építményeknek a térben való elhelyezésénél a természeti adottságok és tájjal való szerves kapcsolat messzemenő figyelembevétele és érvényrejtetése (zöldterületek, vízterületek, terepalkulatok, domborzati viszonyok stb.).

Mikor a nyugati kapitalista városrendezés kérdéseiről beszélünk, figyelmünket nemcsak a gazdaságilag fejlett és kiemelkedő országok eredményeire kell fordítanunk, hanem a kapitalista világ olyan területeit is számításba kell vennünk, mint Dél-Amerika, Ázsia, Afrika kapitalista fejlődés útján járó országai; s ekkor mindjárt másképpen tűnnek elénk a tények.

Még élesebben és szembetűnőbben jelenik meg a városépítés és városrendezés kapitalista viszonyok között meglevő osztályjellege, fejlődésének ellentmondásai és korlátai.

III.

Az alábbiakban főbb vonásaiban megkíséreljük összefoglalni a szocialista és a kapitalista városrendezésben meglevő alapvető különbségeket és eltérő vonásokat, valamint azok főbb jellemzőit.

1. A kapitalista városrendezés és városépítés mind fejlődésének korábbi szakaszaiban, mind a jelenlegi periódusban is, a társadalom termelőerőinek egészséges fejlődését gátló, fékező és akadályozó, a termelőeszközök magántulajdonán alapuló termelési viszonyok közepebbe vetette meg végbe.

Ezzel szemben a proletárdiktatúra állama által teremtetett szocialista társadalmi és gazdasági rendszer gyökerében változtatta meg a korábbi termelési és tulajdonviszonyokat. Társadalmassította a termelőeszközöket. A szocialista termelési és tulajdonviszonyok megnyitották a termelőerők korlátlan és korábban — az osztálytársadalom viszonyai között — elképzelhetetlen, páratlan fejlődésének útját. Minden a nép, a közösség tulajdona lett. A szocialista társadalom gazdasági élete előre kidolgozott, az osztálytársadalom érdekeit szol-

gáló, hosszú távlatra szóló népgazdaság-fejlesztési tervek alapján fejlődik.

A szocialista gazdasági és társadalmi viszonyok között kifejlődő városrendezés és városépítés alapjául így módon a népgazdaság tervszerű és arányos fejlődését elősegítő és meghatározó tervek szolgálnak. Ez teszi lehetővé, hogy a városrendezési és városfejlesztési tervek kiindulási alapként a népgazdaság-fejlesztési elgondolásokban szereplő elhatározásokat vegyék alapul. Szocialista viszonyok között a városrendezési tervek nem elszigetelt, egyes tervezők szubjektív elképzeléseit rögzítő fejlesztési és rendezési elgondolások, hanem a népgazdaság-fejlesztési elhatározásokra és szükségletekre támaszkodva reális alapot képezhetnek és képeznek az adott város vagy település tervszerű fejlesztésére és rendezésére.

A népgazdaság-fejlesztési elhatározások területi vetületeinek kialakítására regionális tervek kerülnek kidolgozásra. Ma azonban még jelentős az eltérés az egyes szocialista országok elméleti-elvi felfogásában és gyakorlati tevékenységében, a vonatkozó szakterület munkaszervezésében, a népgazdasági fejlesztési tervek keretében kialakult területrendezés és a városrendezési tevékenységből ki-fejlődött műszaki-területfelhasználási és a létesítmények tervszerű térbeli telepítését, elhelyezését elősegítő regionális munkák között.

Ezen különbözőségek ellenére is alapjaiban, lényegében és feladatában eltérő a szocialista országokban folyó regionális tervezés a kapitalista államok regionális tervezésében uralkodó felfogásoktól és gyakorlattól. Ezzel kapcsolatosan a következő fontos, alapvető elvi jelentőségű momentumokat szükséges megemlíteni:

- a) A kapitalista társadalmi és gazdasági rend viszonyai között kialakult és működő regionális tervezés keretében az országok egyes területein, körzeteiben, régióiban található káros hatások kiküszöbölésére és ilyen hatások keletkezését előidéző helyzet kialakulásának megelőzésére készült javaslatok passzív vagy preventív jellegűek. (Pl. a Ruhr-vidék regionális terve, az angol nehézipar területi elhelyezkedésének régiói és a fűtőanyag-kitermelőhelyek körzetei, New York, Chicago, Los-Angeles városok régiói stb.)

A mi viszonyaink között a regionális tervezés keretében aktív jellegű feladatok kerülnek kidolgozásra és később realizálásra. Ezek az országainkban folyó népgazdaság-fejlesztési célkitűzésekből

és konkrét elhatározásokból erednek, amelyek az új termelőerők térbeli telepítésével és a meglévők fejlesztésével kapcsolatosak (pl. a Szovjetunióban Szibéria gazdag ásvány-, bányakincslelő helyeinek feltárásával, ipari célokra való hasznosításával, a folyók vízen energiájának felhasználására vízierőművek létesítésével, a szűzföldek meghódításával és feltörésével, a mezőgazdasági termelési körzetekben folyó mezőgazdasági termelés fellendítésével és fejlesztésével kapcsolatos feladatok; vagy pl. hazánkban az Alföld iparosításával és mezőgazdaságának korszerű, gépesített nagyüzemi alapokon való kialakításával és belterjes irányban való fejlesztésével kapcsolatos feladatok).

Ugyanakkor a kapitalista fejlődés maradványaként a mi országainkban is szükség van a regionális tervezés keretében passzív, illetve preventív jellegű feladatok vállalására. (Itt említhetők pl. Budapest egészségtelen túlnövekedésének országos keretekben megvalósítandó tervszerű, hosszú távlatú korlátozásával vagy akár a borsodi iparvidék és szénmedence múltbani rendszertelenül anarchikusan kialakult település és műszaki hálózatának, vízgazdálkodási rendszerének átalakításával, átépítésével kapcsolatos feladatok. Hasonló problémák jelentkeznek más szocialista államokban is: Csehszlovákiában pl. az ostravai nehézipari medencében, Lengyelországban Felső-Sziléziában, a Szovjetunióban a Don-medencében stb.)

- b) A kapitalista államokban folyó regionális tervezési munkálatok az ország egy-egy kiragadott területére, körzetére, régiójára vonatkoznak. Így az Amerikai Egyesült Államokban a regionális tervezés keretébe tartozó munkák két csoportra bonthatók: egyrészt a nagy- és óriásvárosok fejlődésében mutatkozó túlszűfoeltsági tünetek felszámolására, illetve csökkentésére vonatkozó javaslatok kidolgozása, másrészt egyes helyi potenciális adottságok folytán összefüggő területek, körzetek, régiók egységes felhasználásának biztosítása (pl. az első esetben többek között New York, Philadelphia, Boston, New Orleans városok említhetők, a második esetben a Tennessee-völgy komplex regionális rendezésére kidolgozott terv hozható fel. De hasonló példákat lehetne felsorolni más kapitalista államokból is: Német Szövetségi Köz-

társaság, Norvégia, Ausztria, Izrael, Brazília, India, Ghana).

Egyes államokban vizsgálati sikon az egész ország területére vonatkozó regionális feltárások készülnek, mint pl. Finnországban, Belgiumban, Franciaországban.

Súlyos problémaként jelentkezik pl. Dél-Olaszország elmaradott, gazdasági helyzetének felszámolása, az egyoldalú gazdasági fejlődés következtében. Ez a probléma (a déli vidékek iparosításának megoldása, a munkanélküliség felszámolása, a falusi települések és kisvárosok fejlesztésének előmozdítása, a terület nagyvárosai ma még megoldhatatlannak tűnő problémáinak — mint a falvakból beáramlott lakosság által kiváltott túlszűfolttság, a tömegek többségét érintő embertelen lakás- és ellátottsági viszonyok stb. — orvoslása) csak az egész ország területére kiterjedő gazdaságfejlesztési tervek és elhatározások alapján, nem pedig kiszakítottan oldható meg. (Mint ezt pl. megkísérelték Dél-Olaszország egyik történelmi városa, az 1949-ben 32 000 lakosú Matera városára vonatkozóan.)

A szocialista államokban a regionális feltárások és tervezési irányelvek kialakítása a népgazdaság fejlesztéséhez kapcsolódó területi tervezéssel együtt az egész ország területét ölelik fel függetlenül attól, hogy melyik állami szerv keretében történik a tervezési munka irányítása. Így pl. a Szovjetunióban a népgazdaság-fejlesztési távlati terv kidolgozása keretében az ország területét 15 gazdasági körzetre bontották, amelyre komplexen nyert és nyer kidolgozást a termelőerők telepítésének és fejlesztésének koncepciója. Ennek alapján kerül sor a regionális tervezést metodikailag és tartalmilag irányító építési szervek részéről az egyes köztársaságok vagy régiók, kiemelt körzetek (ipari, mezőgazdasági, üdülési és városkörnyéki övezetek) részletesebb, nagyobb mélységű és az esetek többségében meghatározott célfeladatokat megoldó regionális feltárásokra, kutatásokra és a fejlesztési koncepció, valamint a rendezési terv kidolgozására. Hasonló a helyzet a szocialista világrendszer más országaiban (Lengyelország, NDK stb.), köztük hazánkban is (pl. az 1957—60-ban az egész ország területére végzett regionális vizsgálatok).

c) A kapitalista államok regionális tervei-
nek kidolgozása nem a nemzetgazdaság egésze fejlesztésének jól felfogott érdekeit tartja szem előtt. Az esetek túlnyomó többségében egyes kapitalista vállalkozók, tőkés érdekeltségek lokális érdekei a meghatározói és az eldöntői a tervezési javaslatokban foglaltaknak. Példaként a Ruhr-vidék regionális terve említhető, ahol a terv fő célkitűzéseit a bánya- és a nehézipari tőkés vállalatok érdekei döntötték el. Hasonló a helyzet az angol iparvidékek és szénmedencék vonatkozásában.

Nálunk a népgazdasági érdekek figyelembevételével nyernek kialakítást a regionális tervekben foglalt következtetések és javaslatok. Hazai gyakorlatunkban az ország településhálózata távlati regionális fejlesztési koncepciójának kidolgozása során az ország egész lakossága ellátását egyenletes és arányos felépítésű hálózat kialakításával kívánjuk biztosítani. Más vonatkozásban hasonló célkitűzések elérésére az Alföld iparosítására kidolgozott javaslatot említhetjük. Hasonló célok vezették a Szovjetunióban folyó regionális tervek kidolgozóit is. Az ország termelőerőinek az egész Szovjetunió területén való egyenletes és arányos fejlesztésével megszünteti a korábbi város- és településhálózat történetileg kialakult területi aránytalanságait, a termelőerők ilyen jellegű, a kapitalista gazdálkodástól mentes fejlesztése és telepítése segíti elő az egész ország városi és településhálózatának egyetemes fejlődését és az új települések megjelenését.

A forradalom előtti Oroszországban az ipari termelés az ország néhány ipari központjában és körzetében koncentráldott. Így pl. a forradalom előtt a Donmedence adta az ország összes széntermelésének 87%-át. Az utóbbi években — bár 1913-mal összehasonlítva hétszerezére növekedett a széntermelés, a Donmedence a Szovjetunióban kitermelt összes szénmennyiség 1/3-át adja. Pl. 1913-ban a bakui kőolajkitermelő körzet adta az ország kőolajtermelésének csaknem 80%-át (a Szovjetunió jelenlegi határait véve számítási alapul), az utóbbi években viszont csupán a Szovjetunióban kitermelt kőolajmennyiség 1/3-ét adja.

Nem véletlen, hogy csak szocialista államok között kerülhet sor egymás területét kölcsönösen érintő regionális tervek

közös kidolgozására vagy korábban az egyes országok keretei között készült regionális tervek koordinálására, az azokban foglalt fejlesztési szükségletek egységes javaslat formájában való megfogalmazására. (Példaként a cseh—lengyel határterületeken fekvő ostravai-karvinói és a felső-sziléziai körzetek regionális terveinek koordinálását, a közösen készülő magyar—cseh határ menti körzetek regionális terveit, a magas-tátrai üdülőkörzet cseh—lengyel közös regionális tervét, a cseh—lengyel közös együttműködés keretében folyó regionális kutatásokat említhetjük.)

- d) A kapitalista országokban a tervezés elvált a gyakorlati végrehajtástól, a tervekben foglalt javaslatok és következtetések realizálásától. Míg nálunk a regionális tervezés állami feladat, a népgazdasági tervezés és a műszaki tervezés szerves, elszakíthatatlan része, a regionális tervek felsőbb állami szervek által történt elfogadása után kötelező érvényűvé válnak (vagy azzá kell, hogy váljanak), ugyanakkor rá kell mutatnunk arra, hogy ma még városrendezési és regionális terveink legnagyobb gyengesége, de egyben népgazdasági tervezésünk gyengesége is, hogy az objektív adottságokat és lehetőségeket nem vesszük kellő mértékben figyelembe, és nem használjuk fel őket.

A kapitalista országokban a regionális tervek az esetek többségében szakvélemények, egyes szakemberek tervezési javaslatainak jellegét hordják magukon, betartásukat nem szabályozza egységes, az egész ország területére kiterjedő vagy a gazdaság egészét átfogó törvény.

Nem kedvezőbb a helyzet a regionális tervek mellett a városokra kidolgozott általános rendezési tervek vonatkozásában sem.

2. A modern kapitalista városrendezők sok, metodikailag jól előkészített és tartalmilag nagyvonalú városrendezési elgondolásokat és javaslatokat magában foglaló tervet dolgoztak és dolgoznak ki. Nem nélkülözik a városrendezés során szükségszerűen felmerülő és abból kifejlődő regionális terveket sem, azonban ezen elgondolások realizálásának útjában álló akadályok egyrészt a kapitalista termelési viszonyok lényegéből fakadó gazdasági megalapozatlanságban és bizonytalanságban, másrészt a földterületek magántulajdonában keresendők.

Ennek egyik szemléltető példáját nyújtja a Nagy-London területére kidolgozott általános városrendezési terv. A Patrick Abercrombie által 1944-ben kidolgozott és az angol kormány által 1951-ben jóváhagyott terv legfőbb alapelveiként a következők foglalhatók egybe:

- a) a városfejlődés decentralizált jellege;
- b) a túlszűfolt központok tehermentesítése;
- c) a rekonstrukcióval kapcsolatos igények, valamint a természetes szaporulattal összefüggő szükségletek kielégítése gazdaságos, önálló szatellit városok építése útján.

A tervben London központi városmagjának határait zöldövezet stabilizálta: a régi lakónegyedek amorf szerkezetét szomszédsági egységek rendszerére bontották: az East-End nyomornegyedeiben következetes átépítést irányoztak elő. Az általános rendezési terv előirányozta a gigantikus méretű főváros városrendezési nehézségei kiküszöbölésének útjait.

Gazdaságilag a terv reális volt, nem tartalmazott drága, reprezentatív, monumentalitásra törekvő megoldásokat. A terv megvalósításának legfőbb előfeltételeként a terv szerzői többek között az átfogó, rendszeres ellenőrzést jelölték meg.

A húszéves távlati időszakot felölelő rendezési terv első időszakának elemzése ma már bizonyos, eddig elért eredmények és tapasztalatok összegezését teszi lehetővé.

Az elmúlt évtized során a város szerkezetében új irodai magasházak jelentek meg. Elhelyezésük a véletlen műve, kis méretű, szűkös területekre szorultak be: a helykijelölés során nem voltak tekintettel a környezetre, a városfejlesztési és városrendezési tervben jóváhagyottakra. Az irodaházak létesítése keresztülhúzta az angol városrendezők tervezési elgondolásainak elvi alapjait.

Az angol főváros kereskedelmi és ipari cégeit az a törekvés hatotta át, hogy a legújabb amerikai divatot követve, előkelő épülethez jussanak, és annak elhelyezése feltétlenül a főváros „előkelő” negyedeiben levő telkeken történjék. Így az építményeknek a városközpontban való koncentrálásával megsemmisíti a túlszűfolt városközponti övezetek tehermentesítéséért folytatott nehéz munka eredményeit, amelyet az 1951. évi tervvel összhangban folytat a londoni grófság önkormányzati tanácsa.

Az irodák számának jelentős növekedése — az 1951. évvel összehasonlítva — elmélyítette a közlekedési hálózat túlterheltségét, új lakosságáramlást idézett elő csökkenés helyett. 1951-től kezdve a központi kerületekben dol-

gozók összlétszáma — a terv előirányzatával szemben — évente átlag 15 000 fővel növekedett. A vállalkozók a legkülönbözőbb formában és feltételek mellett megkerülik a tervezési törvényeket és az általános rendelkezési terv előírásait.

A „zöldövezet sértetlensége” papíron marad. A magántulajdonban levő területek megváltásának nehézségei arra kényszerítik a tervező szerveket, hogy mind gyakrabban sértsek meg az általuk megállapított titalmakat.

Nem jártak eredménnyel a város központi negyedeiből kihelyezésre ítélt ipari üzemek kitelepítésére vonatkozó javaslatok sem: ha egyes elszigetelt esetekben erre sor került is, a kitelepült ipari üzemek helyét más ipari üzem foglalta el.

A tervben javasolt decentralizációra való törekvés nem realizálódott. A terv általános elgondolásai sikertelenek maradtak. Az első 10 év hiányosságait kevéssé lehet a későbbiek során helyrehozni vagy pótolni.

Az angol főváros fejlődése nem alkalmazkodik a város általános rendezési tervében kidolgozott és elfogadott javaslatokhoz. A hibás gazdasági rendszer által szült káoszt nem lehet megszüntetni, sem enyhíteni az építész tevékenységével, bármilyen tehetséges vagy tapasztalt legyen is az.

A népgazdasági tervezésre támaszkodó regionális és városrendezési fejlesztési irányelvek és célkitűzések, valamint rendezési tervjavaslatok révén a szocialista országokban egészséges mederbe lehet irányítani a városfejlődés korábban anarchikusan és ösztönösen kialakult menetét, meghatározva az egyes régiók, országrészek s az egyes országokon belül található településhálózat és ezen belül a városhálózat tervszerű és arányos, az optimalitás felé irányuló fejlődését. Ilyen alapon a városalakító tényezők erőteljesebb növelésével lehet szabályozni egyes nagyvárosok aránytalan és túlzott növekedését, a kis- és középvárosok fejlődését.

A Szovjetunióban — de már más szocialista országokban is — e téren jelentkezik az első gyakorlati eredmények. A termelőerők ésszerű és arányos telepítése, valamint fejlesztése révén kidolgozták és realizálják (bár sok nehézség árán) a Szovjetunió európai nagyvárosainak arányos fejlődését elősegítő és biztosító intézkedéseket. (Moszkva, Leningrád, Kiev, Harkov, Rosztov, Szverdlovszk, Gorkij, Baku stb.) Ugyanakkor tervszerű tevékenység segíti elő a korábban fejlődésükben elmaradt kis- és középvárosok növekedését (Ukrajnában, valamint a keleti és nyugati szibériai területeken). Csehszlovákiában ered-

ményeket értek el Prága város esetében a kívánatosnál nem nagyobb mértékű fejlesztés vonalán. Tervezési elgondolások, kormányzati lépések történtek más országokban is e téren, ezek azonban a helyes népgazdasági szemlélet minden területen való érvényre juttatása és erélyes intézkedések hiányában még ez ideig kevés eredményt hoztak.

A szocialista országok regionális tervezésében és városrendezésében — az elmúlt években országaik termelőerőinek telepítésével és fejlesztésével kapcsolatosan — mind erőteljesebben merült fel és kerül kidolgozásra a városok optimális nagyságának kérdése.

Ez a probléma nyugaton is felmerült a városrendezésben. A gazdasági és társadalmi rend különbözőségének lényeges momentuma mellett a nyugati, elsősorban francia és angol szakemberek kutatásai és elméleti következtetései csupán a lakosság lélekszámának meghatározott nagyságrendben való rögzítésére korlátozza e kérdést.

A szocialista országokban folyó kutatások a város optimális nagyságának megállapításához mindig a helyi feltételek és körülmények összességéből indulnak ki, mint:

- a város termelési profilja konkrét műszaki és népgazdasági vonatkozásban, a legcélszerűbb városalakító tényezők;
- a magasfokú település-egészségügyi színvonal megteremtésének és a kedvező városszerkezet kialakításának lehetősége;
- a városfejlesztésre alkalmas területek nagysága, éghajlati adottságok és más természeti tényezők;
- a modern köz- és közellátási intézmények racionális kialakításának, üzemeltetésének követelménye;
- a városi közlekedés és közműhálózat legkedvezőbb és egyben leggazdaságosabb műszaki kialakítása;
- a városépítési tevékenységnek az élenjáró építési technika alapján való megszervezése.

E területen közös nemzetközi együttműködés keretében már megkezdtek a szocialista államok a közös tudományos kutatást, a gyakorlati tapasztalatok feldolgozását és általánosítását.

Az egész ország gazdasági életét egységes alapon irányító és átfogó népgazdaság-fejlesztési tervek hiányában — ilyenek kidolgozására pedig nem kerülhet sor a kapitalista gazdasági és társadalmi rendszer viszonyai között — érthető, hogy a nagyvárosok problémája ma a modern kapitalista városrendezés leg-sarkalatosabb kérdései között említhető. Meg-

oldására sok, általunk is követhető javaslat is született. A háború utáni években terveket dolgoztak ki a nagyvárosok körüli szatellit városok rendszerének létrehozására, a nagyvárosok ipari üzemeinek kitelepítésére, a lakosság decentralizált letelepítésére. Sok terv realizálást is nyert, nem egy esetben konkrét gyakorlati eredmény is említhető. (A London körüli nyolc szatellit város, Stockholm szatellit települései: Farsta, Vällingby és mások stb.)

A kapitalista nagyvárosok és városok problémái széles körben foglalkoztatják országaik építészeit és városrendezőit. Saját kétségbeesésüket a legtömörebben Gruen amerikai városrendező fogalmazta meg, mikor azt írja, hogy: „A mi modern városaink tele vannak rendetlenséggel, szomorúsággal, rothadással és bomlással.” Véleménye szerint ahhoz, hogy fejlődjön a kapitalista város: „... világosság és a társadalmi közvélemény melege, személyes kezdeményezés és a szükséges törvényhozási határozatok kellenek.”

A mai modern kapitalista nagyvárosok fő veszedelmei között a közlekedési viszonyok rendezetlenségének csődjét, a város egyes negyedei közötti kiáltó ellentmondásokat, a város egésze egészségügyi viszonyainak állandó romlását (légtér, talaj szennyeződése) említjük.

Figyelemre méltók ugyancsak a fentiekben idézett Gruen következtetései a városfejlődés jövő útját illetően: „Avégett, hogy meggyógyítsuk városaink régi betegségét, elégtelenek az ideiglenes intézkedések. Nekünk a tervezés új filozófiájára van szükségünk, amely alapját képezné egy sor következetes intézkedésnek a városok tervezése és áttervezése során.”

A városok — általa és más kollégái által — tervszerűnek ítélt fejlesztése során két kulcsfontos kérdés megoldását és rendezését tartják döntőnek: a városi élet elválasztását az autóforgalomtól és a kereskedelmi központnak a jövő városa alapjaként szervező magjaként való traktálását.

Szemléletük és felfogásuk azonban — bármennyire is nemes törekvések hatják át — homokvárakra épített: a földterületek magántulajdonának, a szabad vállalkozás anarchiájának, a „dollárért” folytatott embertelen harcnak viszonyai között, a kapitalizmus gazdasági rendszerének és társadalmi szerkezetének keretein belül nem lehet megoldani a várostervezés átfogó, tervszerű, előre mutató és jövőbe látó fejlődésének útjait és módszereit.

Mivel a gazdasági élet fejlesztése a kapitalizmus viszonyai között nem egységes terv alapján megy végbe, az egyes tervezők egyedi

elgondolásai nem az egész ország településhálózatára terjednek ki. Ennek következménye a lakosság néhány nagy központba való egészségtelen koncentrációja.

A kidolgozott tervek realizálásának egy másik, rendkívül komoly, sok esetben áthidalhatatlan akadálya — mint korábban említettük — a földterületek, telkek magántulajdona. Ritka esetben sikerül egyes városi önkormányzati szerveknek jelentős anyagi és pénzügyi erőforrások révén a városfejlesztési elgondolások realizálásához szükséges, megfelelő nagyságú földterületet biztosítani. (Ezt korán felismerték Svédországban, ahol — felfogásuk szerint — a tervszerű városépítés sarkalatos követelményének a telektulajdonnak egy kézbe való egyesítését tartották.)

A lakóterületek beépítésénél magasházak, csillagházak és pontházak alkalmazása — Jürgen Joedicke megállapítása szerint — „az optimális telekkihasználásra való törekvést” fejezi ki. A csillagház szélesebb körű elterjedésének oka pl. a sorházzal szemben a jobb telekkihasználás.

Országos szinten nézve ez az építésben kialakult vagy kifejlődő progresszív technika széles fronton való kibontakozását is akadályozza, mivel a nagy tömegű, fejlett ipari módszerekkel történő építkezéseket nem teszi lehetővé. Kivételt képezhetnek az állami erőfeszítés révén vagy egyes városok önkormányzati szervei által végzett építkezések során kialakuló nagyobb lakótelepek.

Ezzel szemben a szocialista országokban, ahol felszámolták a földterületek magántulajdonát (egyes családi telkek személyi tulajdonát kivéve), ilyen problémák nem képezik akadályát a hosszúléjratú tervek alapján, helyes ütemezéssel realizálásra kerülő, fejlett ipari módszerekkel épülő lakóterületi komplexumoknak (gondoljunk csak Moszkva DNy-i városrészében az alig 10 éve folyó nagyszabású lakóterület kialakítási munkáira). A második világháború előtti évek Magyarországon kialakított városrendezési elgondolásaink realizálása útjában is a telek-magántulajdon és az azokkal üzőtt féktelen spekuláció állt. Példaként a Madách-sugárút tervének megvalósítási csődjét említjük (a 30 évre hirdetett házadómentesség ellenére, — a realizálás hiányának más egyéb momentumát és tényezőjét nem említve).

3. A szocialista városrendezés a város egy-egyet vallja szociális szervezési és tervezési vonatkozásban egyaránt. Célkitűzése az adott város minden lakója számára a legjobb élet-, munka- és pihenési feltételek egységének megteremtése és kialakítása. Nincs különbség

városrész és városrész között, mint ez a kapitalista város esetében fennáll. A lakótelepek kialakítása nem osztályszempontok alapján történik. Sok példával találkozunk a mai modern kapitalista városrendezés gyakorlatában, amikor egyes osztályok, csoportok részére külön városnegyedek, sőt városok létesülnek. (Pl. a tisztviselők részére létesített lakótelepek Bécsben, Nyugat-Németországban, az USA-ban, Franciaországban: a kormányzati igazgatási célkitűzések céljára létrehozott városok, mint pl. Ankara, Canberra, Brasília, Chandigarh stb.)

A lakóterületi egységek kialakítása és strukturális felépítése a szocialista városrendezés keretében a társadalmi lét szükségletei és igényei kielégítésének alapvető követelményéből indult és indul ki. Alapként vallotta és vallja a lakás, lakóépület és közösségi intézménykomplexum szerves egységét, egymással való kapcsolatát, az utóbbiak jelentős és fontos szerepét az emberek közötti magasabb rendű kollektív kapcsolatok formálásában és erősítésében.

Ma a szocialista városrendezés magasabb fokra emelkedett fejlődési szakaszában, amikor a szocialista-kommunista társadalom kialakuló és formálódó életformája és létmódja alapján szervezi a lakóterületi egységeket, a fő és alapvető szervezőalap a közösségi ellátó és kiszolgáló intézmények hierarchikusan felépített, logikusan tagolt rendszere. A közösségi intézmények ezen rendszerét egészíti ki a zöldterületi egységek széles, mindenki számára elérhető és igénybe vehető csoportja.

A közösségi intézmények szervező szerepét éppen a szocialista városépítés eredményeinek hatására mindjobban felismerik a nyugati országokban készülő lakóterületi egységek városrendezési terveiben. Így pl. Londonban az 1955–59-es években épült Alton-West szomszédsági egységben különös figyelmet fordítottak olyan építményekre, mint kisebb klubok, a lakók részére, könyvtárak, olvasótermek, speciális angol szórakoztatási intézmények „pub”-ok (sajátos összekapcsolása az esti kávéháznak és sörözőnek) kialakítására.

Ebben meghatározott politikai számítás is keresendő. Az angol szociológusok véleménye szerint az emberek egymás közti kapcsolatainak erősítésének útja a szomszédsági kapcsolatokon keresztül történhet. Ily módon érhető el a különböző társadalmi csoportok egymás közti közeledése. A szocialista fedőlap így arra kényszeríti a községtanácsot, hogy finanszírozzon olyan, számára kevésbé rentábilis létesítményeket, mint a sportpálya, a pihenő és gyermekjátszóterek stb.

A kapitalista társadalomban kidolgozott és felépített lakóterületi egységek esetében nem mondhatjuk, hogy azok mindenben negatív tapasztalatot adnak. Sok tanulságot rejtnek számunkra, a szocialista városrendezést művelők számára formai és építészeti kialakításukban, változatos városrendezési megoldásaikban, elrendezésükben stb. Változatos és színes az architektúrájuk, sok esetben magas fokú fejlett műszaki berendezettségük.

Személyesen alkalmam volt — 1960 nyarán Olaszországban tett utazásom alkalmával — Milánó mellett Commasino nevű, kapitalista viszonyok között modernnek nevezett, megépült szomszédsági egység megtekintésére és megismerésére. A szomszédsági egység kb. 320 ha területű, 2500 lakással rendelkezik, a hasznos lakóterület 183 000 m²-t tesz ki. Az ott látottak sok mindenben tanulságul és okulásul szolgálhatnak. Benyomásaimat összegezve azonban megállapítható, hogy a lakótelep minden modern városrendezési és telepítési elv és koncepció ellenére sem nyújtja a lakás, lakóépületek és közösségi intézmények általunk vallott, hirdetett és gyakorlati tevékenységünkben alkalmazott egységét: maguk a közösségi érdekeket kiszolgáló és kielégítő ellátó intézmények korlátozott számúak és összetételűek. A fő helyet az 1200 férőhelyes templom tölti ki, majd ezt a magánkézkben levő 43 üzletből álló kereskedelmi hálózat követi. Hiányzik a mi felfogásunknak és gyakorlatunknak megfelelő kultúrház, a nálunk már megszokottá vált gyermekintézmények széles körű hálózata, a közcélokat szolgáló zöldterületek összefüggő rendszere.

Érdekes és említésre méltó maguknak az olasz építészeknek a véleménye a Commasino szomszédsági egységgel kapcsolatosan. Szerintük a szomszédsági egység gyengén kapcsolódik a város szerkezetéhez; nincs meg a munka- és a lakóhely közötti kapcsolat; nem elegendő a közintézmények száma; a központ nem szervezi a lakóterületet, attól kiszakított, szerepe alárendelt.

A szocialista tábor országaiban a távlati népgazdaság-fejlesztési tervek alapján a korábbi időszakokhoz képest lényegesen nagyobb építési feladatok megvalósítását irányozták elő. A célkitűzések mennyiségi növekedésük mellett új, magasabb szintű minőségi megközelítést igényelnek. A társadalmi-gazdasági és műszaki-technikai fejlődés fokozott követelményeket támaszt a városépítési és városrendezési tevékenységgel szemben.

Ennek során a közeli évek, évtizedek a szocialista-kommunista városrendezés-városépítés elveinek és gyakorlatának beteljesedését fogják jelenteni.

A városrendezés és városépítés a legrégebb koroktól kezdve tartalmazta a gazdasági tervezés elemeit. Most a népgazdasági tervezés új, minőségi alapokra helyezésével a városrendezés és a regionális tervezés még szervezettebb egységbe forrhat a népgazdaság fejlesztésének folyamatával, annak elszakíthatatlan alkotórészévé válhat.

Összességében végső eredményként pedig ez fogja bizonyítani a szocialista-kommunista városrendezés és városépítés fölényét, magasabbrendűségét a tőkés termelési viszonyok anarchikus, spontán, a tőke érdekei diktálta városfejlesztési és városrendezési tevékenységével szemben.

IRODALOM

Dr. Perényi Imre: Településtervezés.

Dr. Perényi Imre: A városépítés története.

Dr. Perényi Imre: A szocialista városépítés.

Az Arhitektura SZSZSZR c. folyóirat 1958—59—60—61-es évfolyamának vonatkozó számai.

Az Arhitektura i Sztroityelsztvo Leningrada című folyóirat 1960—61-es évfolyamának vonatkozó számai.

Az Arhitektura i Sztroityelsztvo Moszkvü című folyóirat 1960—61-es évfolyamának vonatkozó számai.

V. G. Davidovics: Rasszelenyje naszeljenija v promüslennüih uzlah.

D. I. Bogorad: Rajonnaja planyirovka.

A KGST Állandó Építés Bizottsága Regionális Tervezési és Városrendezési Szekciójának

a) a városok optimális nagysága megállapítása és a nagyvárosok növekedése korlátozása tárgyában 1961-ben Prágában megtartott munkaértekezletének anyagai;

b) az ostrava—karvinói (Csehszlovák Szocialista Köztársaság) és a felső-sziléziai (Lengyelország) ipari körzetekre készített regionális tervek koordinálásának tárgyában 1960 januárjában megtartott munkaértekezlet anyaga;

c) a lakónegyedek és szomszédsági egységek tervezése és beépítése kérdéseinek tárgyában 1960 áprilisában megtartott varsói munkaértekezlet anyaga;

d) „A regionális tervezés állása az egyes KGST országokban” című gyűjtemény anyaga.

Az 1960 nyarán Moszkvában tartott össz-szövetségi városrendezési tanácskozás anyaga.

A Szovjetunió Építési és Építészeti Akadémiája 1960 decemberében a városrendezés tárgyában megtartott hatodik tudományos ülésszakának anyaga.

Településtudományi Közlemények 7. és 13. számai.

Jörgen Joedicke: A modern építészet története.

Vidéki városaink c. tanulmánykötet.

Magyarország 1957—59-es években végzett regionális vizsgálatainak összefoglalása (VÁROSTERV kiadványa).

Granasztói Pál: Város és építészet.

Granasztói Pál: A modern urbanisztikai szemlélet építészeti megvilágításban.

Perczel Károly: A magyarországi regionális tervezés elvi alapjai.

Perczel Károly: A településhálózat regionális rendszere.

A KGST Állandó Építési Bizottsága gondozásában megjelenő Tájékoztató Közlemények 1960/4. száma.

Az ENSZ keretében megjelenő, az egyes országok regionális tervezésének állásáról szóló tanulmánykötet.

Planyirovka i zasztrojka gorodov. Szovjet egyetemi tankönyv.

Bunyin: Isztoria gradosztroityelsztva.

Voproszi rajonnoj planyirovki. A kievi Építési és Építészeti Akadémia Városrendezési Tudományos Kutatóintézetének kiadásában megjelent tanulmánykötet.

Jozef Wolff: Zeitfragen des Städtebaues (München 1960).

E. Volfenszon: Voproszi planyirovki i zasztrojki gorodov za rubezsom c. gyűjtemény.

V. L. Vasziljev, Sz. M. Veriznyikov, Ju. A. Gyakanov, G. D. Platonov: Goroda szputnyiki c. tanulmánykötet.



BULGÁRIA VÁROSAI, FALVAI ÉS ÜDÜLŐI

(Egy tanulmányút tapasztalataiból)

LABODA ZSIGMOND

egyetemi adjunktus

Egy nép munkáját, építési tevékenységét, alkotásait, csak akkor tudjuk kellő realitással felmérni és értékelni, ha ismerjük történelmi múltját, földrajzi és gazdasági adottságait. Mindezek ismeretében már helyes értékelést alkothatunk egy-egy történelmi időszak fejlődési ütemére vonatkozóan.

A felszabadulás után eltelt időszak a bolgár nép életében igen jelentős építési korszakot jelent. Az évszázados elmaradottságot, amely a török hódoltság és a cári uralom hagyatéka volt, tervszerű, szorgos munkával nagyrészt sikerült megszüntetni. A felszaba-

dulás előtti fejletlen, szegény agrár ország az eltelt néhány év alatt fejlett ipari-mezőgazdasági országgá vált.

*

A Bolgár Népköztársaság a Balkán-félsziget északkeleti részén helyezkedik el, területe 111 000 km², lakosainak száma 8 000 000. Az ország felszíne domborzati szempontból változatos. Területének 30%-át alföldek, 30%-át a hegyvidékek, míg 40%-át a dombvidékek foglalják el.

A mezőgazdasági művelésre legalkalmasabb területek a dunai parti síkságon, a dunai táblás vidéken, valamint a Marica mentén és a közép- és a dél-bulgáriai medencékben vannak. A művelési terület, a síkság nem nagy, de a kedvező talaj- és éghajlati viszonyok, az öntözéses művelés kifejlesztése növelik a terület értékét. A vegetációs periódus is hosszabb, mint Magyarországon.

Bulgária területe éghajlati, szerkezeti-morfológiai szempontból négy részre osztható: Észak-, Közép- és Dél-Bulgária, valamint a Fekete-tenger partvidékére. Északon a dunai parti síkság, a dunai táblásvidék terül el. Közép-Bulgárián az Elő-Balkán-Jura és a Balkán-hegység húzódik kelet-nyugati irányban, amely az ország legnagyobb hegylánca. A hegyvonulat legmagasabb csúcsa 2376 m, a Botev-csúcs. Az 555 km hosszú és 20—50 km szélességű fiatal lánchegység gerince nem zárja el Észak- és Dél-Bulgáriát egymástól, ugyanis több jó hágóút szeli át a hegységet (Petrochan, Iszker völgye, Botagrádi-hágó, Sipka-szoros stb.). A hegységben a lesüllyedt medencék sora található, amelyek közül legnagyobb a Szófia-medence. Főként krétakori mészkőből és homokkőből felépült hegyvonulat, vízierőművek, víztárolók építésére igen alkalmas terep. A K-Ny-i irányú magas hegygerinc akadályozza az északi hideg légtömegek dél felé, a déli meleg légtömegek észak felé való áramlását, s ennek az ország déli részének mezőgazdasági termelésére kedvező kihatása van.

A Balkán hegységtől délre, vele párhuzamosan helyezkedik el a bolgár Középhegység, amelynek legmagasabb csúcsa a Szófia-medencétől délre levő 2290 m magas Vitosa.

Dél-Bulgária nagy részét a Rila—Rodopei-röghegység borítja, amely nagyrészt gránit és gneisz kőzetből áll. A hegyről lefutó folyók részekre szabdalják. Itt található a Balkán-félsziget legmagasabb hegységei, a Rila és a Pirin. A Rila hegység legmagasabb csúcsa 2925 m. Itt erednek Bulgária legnagyobb folyói: az Iszkár és a Marica.

A Fekete-tenger partvidéke külön tájegység, itt a tenger hatása a part mentén kb. 40 km szélességű sávon érvényesül, ez mezőgazdasági szempontból is igen előnyös.

Bulgária ásványi kincsekben is gazdag, a hegyek, medencék sok kincset rejtnek: szén, vasércet, rézércet, ólom- és cinkércet, krómot, ezüstöt. De értékes építőkövei is említést érdemelnek: márvány, gránit, szienit, andezit, mészkő stb., amelyek egész Bulgária területén a korszerű épületeken is felhasználásra kerülnek.

E rövid földrajzi áttekintés során meg kell említeni, hogy a természeti adottságok változatos tájakat, sok természeti szépséget tartalmaznak, amelyek a sportra, szórakozásra és az üdülésre is lehetőséget nyújtanak.

Bulgária földje ősidőktől fogva lakott terület. Legrégibb lakói a trákok voltak, akiket a görögök, később pedig az i. sz. I. századában a római hódítók követtek. Bulgária egész területén sok emlék őrzi e népek gazdasági, társadalmi és kulturális életének fejlettségéről tanúskodó emlékeit. A mai bolgár városoknak alapjait nagyrészt e történelmi időszakban rakták le. Így pl. Szófia, Plovdiv, Neszebár, Várna, Rusze stb. ekkor keletkeztek.

Az ősbolgár nép származása és őstörténete a feltevések és hiányos adatok bizonytalanságába vész el. A bolgár nép őshazája valószínűleg Közép-Ázsiában volt. Innen vándoroltak nyugat felé, 334-ben már a Kaukázus vidékén éltek, majd a VII. században a mai Bulgária területén leigázták az ott élő szláv törzseket, és erős birodalmat alakítottak (681—1018-ig: első birodalom).

A bolgárok a Dunától északra fekvő területet is megszállták (erdélyi sóbányákat), azonban a IX. század folyamán a honfoglaló magyarság kiszorította a bolgárokat egészen a Duna vonaláig.

A IX. század közepén Borisz fejedelem kényszerítette a népre a bizánci kereszténység felvételét. A bolgár népek új hazájában nem volt hosszú ideig nyugalma. Bizánc erősödésétől kellett félnie, amely 1018-ban el is foglalta Bulgáriát, másfél évszázad múlva az ország felszabadult, és 1186—1396-ig létrejött a II. bolgár birodalom. A feudális urak kizsákmányolása ellen a parasztok 1277-ben fellázadtak, Ivajló paraszt vezetésével sikereket is értek el, amelyek azonban csak átmenetiek voltak. A XIV. században erősödő feudális arisztokrácia következtében az állam három részre szakadt, ezeket a török birodalom sorra meghódította (1393—96-ig).

1396-ban Zsigmond magyar király német, francia és magyar kereszties hadsereggel próbálta kiszorítani a törököket Bulgáriából, de a nikápolyi csatában vereséget szenvedett.

1443-ban Hunyadi, ún. hosszú hadjáratát a bolgár nép is segítette, a török csapatokat megverték, és a szultánt békére kényszerítették. A következő évben azonban Várna mellett a törökök legyőzték a kereszties hadat, I. Ulászló király is elesett, Hunyadi néhány nyadmagával megmenekült. Ezek után már nem remélhette a bolgár nép felszabadulását, a törökök tovább vonultak Magyarországra.



Bulgária felszíne, városai és főközlekedési útvonalai.

így Bulgária csaknem öt évszázadra török uralom alá került.

A második bolgár birodalom korában már csaknem utolérték a nyugati fejlődést — mint azt a megmaradt feljegyzések és emlékek is tanúsítják —, azonban a török megszállás évszázados visszaesést hozott.

1454-ben említik először a hajdutok mozgalmát, amely öt évszázadon keresztül ébren tartotta a bolgár nép szabadságvágyát és nyugtalanította a török hatóságokat. A bolgár nép három felkelése (1598, 1688, 1868) nem vezetett eredményre. Vaszil Levszki hazafias szervezkedése, a nagy bolgár költő Hrisztó Botev (1848—1876) tevékenysége a felszabadulás érdekében, az 1875—76-os felkelés eredménytelen maradt. A felszabadulást csak az 1877—78-as orosz—török háború hozta meg. Bulgáriának egy része — Kelet-Rumelia — függetlenségét még ekkor sem nyerte el, 1885-ben sikerült csak Bulgáriával egyesíteni.

A felszabadulás után külföldi tőke segítségével megindult a kapitalizmus fejlődése. A század végére kialakult a munkásosztály. 1891-ben Blagoev vezetésével megalakították

a szociáldemokrata pártot. Ettől kezdve mindjobban növekedett a munkásmozgalom, létrejött a kommunista és a parasztpárt is.

Az első világháborúban Bulgária is részt vett, de ez nem szolgálta a nép érdekeit. Az erős és szervezett munkásmozgalom az első világháború előtt, de különösen utána érezte hatását belpolitikai téren. Vaszil Kolarov és Georgi Dimitrov vezetésével a mozgalom tovább erősödött. 1942-ben a Kommunista Párt és a Hazafias Front ellenállási mozgalmat és partizánharcot szervezett a német megszállók ellen. Ennek legnagyobb eredménye az 1944-es felkelés volt. Ekkor megdöntötték a fasiszta diktatúrát és a szovjet csapatok győzelme nyomán Bulgária is felszabadult. 1946. szeptember 15-én megalakult a Bolgár Népköztársaság.

A bolgár nép felszabadulása után hadat üzent a németeknek és a bolgár csapatok részt vettek hazánk felszabadításában. Pécs környékén 32 000 bolgár katona vesztette életét.

A bolgár nép történelmi múltja több vonatkozásban hasonlít a magyar nép történetére,

de még a mi sorsunknál is mostohább viszonyok között mentette át és őrizte meg a bolgár nép történelmi hagyományait, szokásait, anyanyelvét. A csaknem 500 éves török hódoltság és a cári uralom visszavetette Bulgária fejlődését, és ez legalább egy évszázados elmaradást jelentett. A felszabadulás óta eltelt években azonban Bulgária fejlődésének mérete és üteme oly nagy volt, hogy elmaradottságát úgyszólván teljesen felszámolta.

A történelmi csapások ellenére Bulgária területén megmaradtak a honfoglalás előtti trák, görög és római építészeti emlékek, nagy részük romos, sok helyen ma is feltáratlan állapotban. A török hódoltság időszakát a II. bolgár birodalom idejéből származó néhány kolostor, templom, középület és lakóház is átvészelte az óriási pusztítások ellenére. A megszállás alatt épített török építészeti emlékek a lakóházak, templomok, minaretek, fürdők, kutak stb. az ország területén ma is szép számmal találhatók annak ellenére, hogy a felszabadulás után helyenként teljes török városrészek is lebontásra kerültek. Így a jelenlegi Bulgária bővelkedik a történelmi leletekben és műemléki maradványokban. A történelem folyamán e területet birtokló népek kultúrájáról tanúskodó alkotások ma is megtalálhatók külön-külön, helyenként pedig egymásra halmozva.

Bulgária városai

Bulgária régi kultúrterület. A városok nagy részének alapjait az ókorban és a középkorban rakták le. Így pl. Szófia, Plovdiv, Jambol a trákok, Szozopol, Aktopol, Pomorie, Neszebar, Várna a görögök és a rómaiak, továbbá Vidin, Nikopol, Rusze, Szilisztra, Melta (Lovecs), Montanesium (Mihajlovgrád) stb. a rómaiak idejéből származnak. A szlávok is számos várost alapítottak, Tirnovó, Preszlav stb. A törökök alatt keletkezett Szamakov, Radomir, Kjusztendil stb. a meglevő városok egy részében pedig török negyedek jöttek létre. Elhelyezésüknél, ill. kialakulásuknál döntő szerepe volt a földrajzi, a közlekedési és a hadászati adottságoknak. A változatos és határozottan jelentkező terepvonulatok szinte egyértelműen tették lehetővé korábban az útvonalak kialakulását és a városok helyének meghatározását. A K—Ny-i irányban hosszan elnyúló Balkán hegység vonulatának volt a legdöntőbb szerepe, melynek északi oldalán az Elő-Balkán hegység lábánál helyezkedik el Tirnovó, Plevén. A Balkán hegység déli lábánál K—Ny-i irányban kialakult medencékben helyezkedik el Szófia, Karlovo, Kazanlak, Szliven és Burgasz. A Marica alföld központjá-

ban Plovdiv, tőle keletre ugyancsak a Marica folyó mentén Dimitrovgrád. A Duna mellett Rusze és Lom, míg a Fekete-tenger partján Burgasz és Várna helyezkedik el. A domborzati és földrajzi adottságok nemcsak meghatározzák a városok helyét, hanem annak festői környezetét is biztosítják. A város és a táj kapcsolatára, valamint a városnak a tájba való illeszkedésére Bulgáriában sok szép, változatos példát láthatunk.

Bulgária városainak fejlődését a múltban főként a történelmi viszonyok határozták meg, így ennek megfelelően fokozatos fejlődés, népességnövekedés, csak egyes városok esetében tapasztalható. Ellenben a török megszállás után, 1900-tól kezdve a rendelkezésre álló statisztikai adatok azt mutatják, hogy a városlakók száma fokozatosan növekszik.

1956-ban a városok nagyságrendi megoszlása a következő volt:

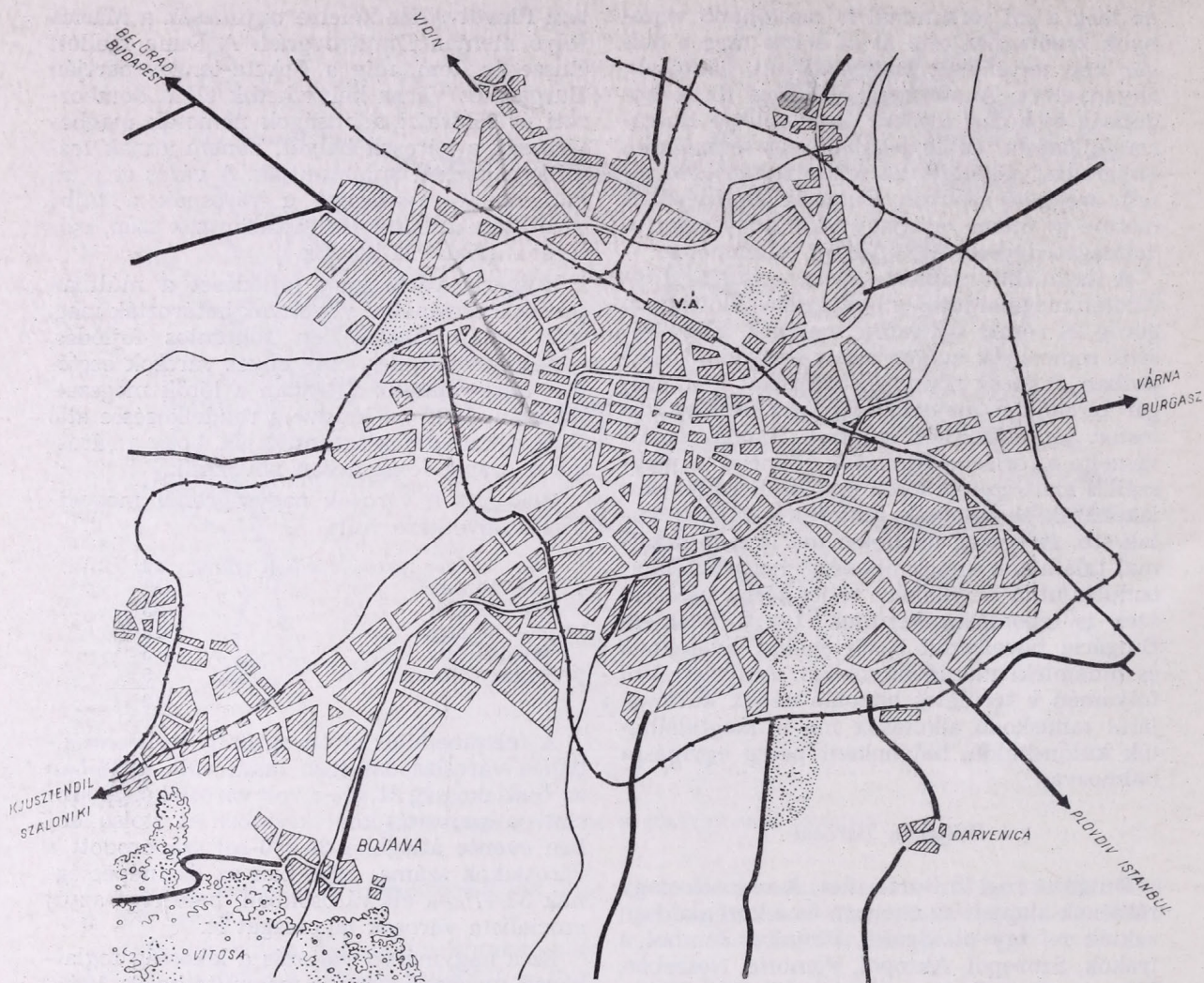
5	ezer lakosú városok száma	22
5— 10 ezer	„ „ „	37
10— 25 ezer	„ „ „	33
25— 50 ezer	„ „ „	12
50—100 ezer	„ „ „	5
100 ezer feletti	„ „ „	5
		112

A felszabadulás előtti agrár jellegű országban a városiasodás igen lassú volt, 1934-ben az összlakosság 21,4%-a volt városlakó. A szocialista iparosítás következtében az utolsó időben évente átlagban 80 000-rel szaporodott a városlakók száma. 1956-ban az össznépességnek 33,47%-a élt városokban, beleértve az új szocialista városok lakosságát is.

Ez a nagymérvű változás a lakosság foglalkozási megoszlásában is megmutatkozik. 1944-ben az összlakosság 79,9%-a mezőgazdasági, 10,7%-a pedig ipari, kereskedelmi és közlekedési foglalkozású volt. Ezzel szemben 1956-ban a munkások száma elérte az össznépesség 27,7%-át, az alkalmazottakkal együtt 43,9%-ra emelkedett. Az azóta is folyamatban levő gyors ütemű iparosítás folytán ez az arány is emelkedett.

A gazdasági elmaradottságra utal az is, hogy a II. világháború előtt a fejletlen mezőgazdaság adta a termelés értékének 75%-át, az ipari termelés csak 25%-át. 1960-ban a fejlett szocialista nagyüzemi mezőgazdaság az egész termelésnek csupán 27,5%-át, az ipari pedig 72,5%-át alkotta.

A közölt statisztikai adatok azt bizonyítják, hogy a felszabadulás óta eltelt időszakban a mezőgazdasági és ipari termelés aránya az előző időkhöz képest lényegesen megváltozott, ez indokolja a városi népesség növekedését, a városok rohamos fejlődését is.



Szófia városszerkezete és közlekedési kapcsolatai.

Bulgária városai megérdemelnék a közelebbi és részletesebb elemzést; tanulmányutunk rövidege azonban csak néhány nagyobb város tanulmányozását tette lehetővé, míg a városok nagy részét csak az átutazás és a rövid pihenő által nyújtott lehetőségek keretében ismerhettük meg.

Szófia (Serdika) trák eredetű ősi település, 1878-ban lett az ország fővárosa. 1880-ban mindössze 20 850 lakosa volt. Nyolc évtized alatt lakosainak száma csaknem negyvenszeresére duzzadt. Ma az ország tudományos és kulturális életének központja, de legnagyobb ipari és közlekedési csomópontja is. Az ország K-i részében, excentrikusan helyezkedik el, de fejlődéséhez megvannak a szükséges adottságok, egyrészt azért, mert Európából Isztambul felé vezető nemzetközi közút és vasútvonal érinti, másrészt környéke szénben és érc-

ben gazdag, továbbá az iparfejlesztéshez szükséges energiaforrásokban is bővelkedik.

Az utóbbi nyolc évtized alatt hirtelen megnőtt város úthálózati rendszere szabályos részekből tevődik össze. A várost központjából kivezető széles sugárutak, tört vonalvezetésű körutak, fasoros sétányok, gondozott parkok, játszóterek tagolják részekre. A rohamos növekedés a régi török városrészeket, épületeket nagyrészt eltüntette úthálózati rendszerével együtt. Az ókori és a középkori város terepszintje néhány méterrel mélyebben helyezkedett el, mint azt az eddigi és folyamatban levő ásások is tanúsítják.

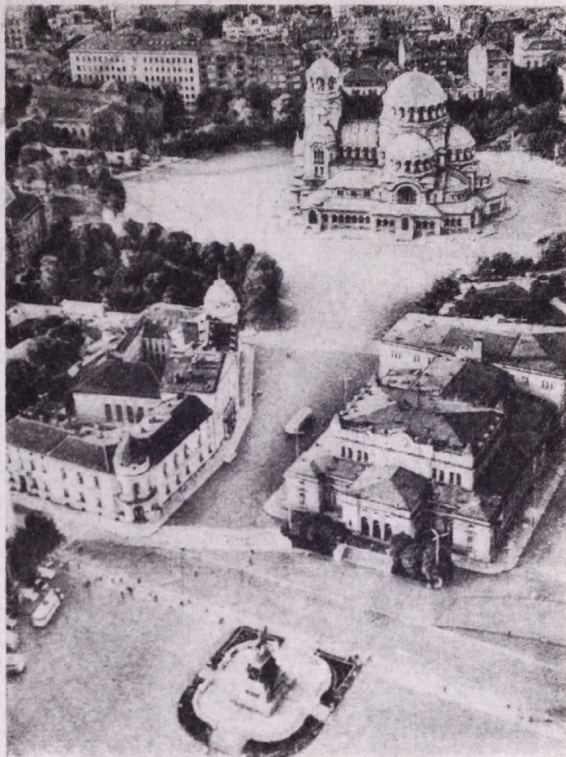
A felszabadulás előtti időben Szófia — az ország többi városához hasonlóan — az európai nagyvárosokhoz képest elmaradott volt. A lassúbb ütemben fejlődő kapitalista ipar a város belső területén nem okozott komoly vá-

rosrendezési problémákat a lakóterület be-
 zsúfolása, az iparterületek tervszerűtlen elhe-
 lyezkedése tekintetében, mint az a nyugati
 városok esetében tapasztalható. A kapitalista
 időszaknak öröksége nagyrészt a szegénység,
 az elmaradottság, a városok lakóépületeinek
 avultsága, az utépítés és közművesítés hiánya.

A felszabadulás utáni évek Szófiában is az
 ipar és a kereskedelem gyors fejlődését hoz-
 ták. Az új iparterületek, üzemek elhelyezése
 városrendezési szempontok figyelembevételé-
 vel történt. Szófia általános rendezési tervé-
 ben meghatározták a város tervszerű fejleszté-
 ését, ennek részlettervei is fokozatosan ké-
 szülnek. Az üres területeken nagy lakótelepek
 épülnek, melyek közül már néhány elkészült.
 Ezek közül meg kell említeni a Zajimov, Ga-
 garin, Hippodrom, az Egyetemi városrész és
 a Nyugati-park lakótelepet. Az utóbbi 15 000
 lakos elhelyezését teszi lehetővé, három lakó-
 körzet nagyságú. Az új lakótelepek építésén
 kívül megkezdtek a városszéli avult, földszin-
 tes lakóterületek átépítését, itt is magas eme-
 letes lakóházakat építenek. A város központ-
 jának korábban megkezdett építését hamarosan
 folytatják új tervek alapján. Ugyancsak
 folyamatban van a vasútállomás környékének
 átépítése is.

A várostól DNy-i irányban néhány kilomé-
 terre helyezkedik el a Vitosza hegység, amely
 a város lakóinak kedvelt szórakozó- és kirán-
 dulóhelye, de a külföldiek is szívesen keresik
 fel a természeti szépségekben is gazdag hegy-
 séget, ahonnan nagyon szép kilátás nyílik a
 fővárosra.

A városnak nagyobb, csónakázásra, vitor-
 lázásra is alkalmas vízfelülete nincs. Szófiától
 35 km-re DK-re az Iszkar folyó medrében
 három duzzasztógátat építettek, így három
 hatalmas víztároló medencét hoztak létre. A
 munka során három falu került lebontásra.
 A víztároló medencék Adria feletti szintma-
 gassága 820, 720 és 620 m, és 673 millió m³ vi-
 zet tárolnak. A vízlépcsők lehetőséget nyúj-
 tottak arra, hogy két elektromos centrálét is
 létesítsenek, amelyek igen tekintélyes meny-
 nyiségű áramot termelnek, továbbá a tárolt
 víz 48 000 ha terület öntözését teszi lehetővé.
 A legmagasabban elhelyezkedő víztárolóból
 pótolják Szófia vízfogyasztását, így a növe-
 vő városnak nagy távlatban is biztosítható a
 szükséges vízmennyiség. A legalacsonyabb
 szinten levő víztároló medence sportolás és
 üdülés céljára szolgál, ha kissé távol van is a
 várostól, de kielégíti a lakosság ilyen irányú
 igényeit. Ezt, a több hasznos rendeltetésű óriá-
 si mérnöki alkotást 1950-ben kezdték építeni,
 és 1956-ban fejezték be.



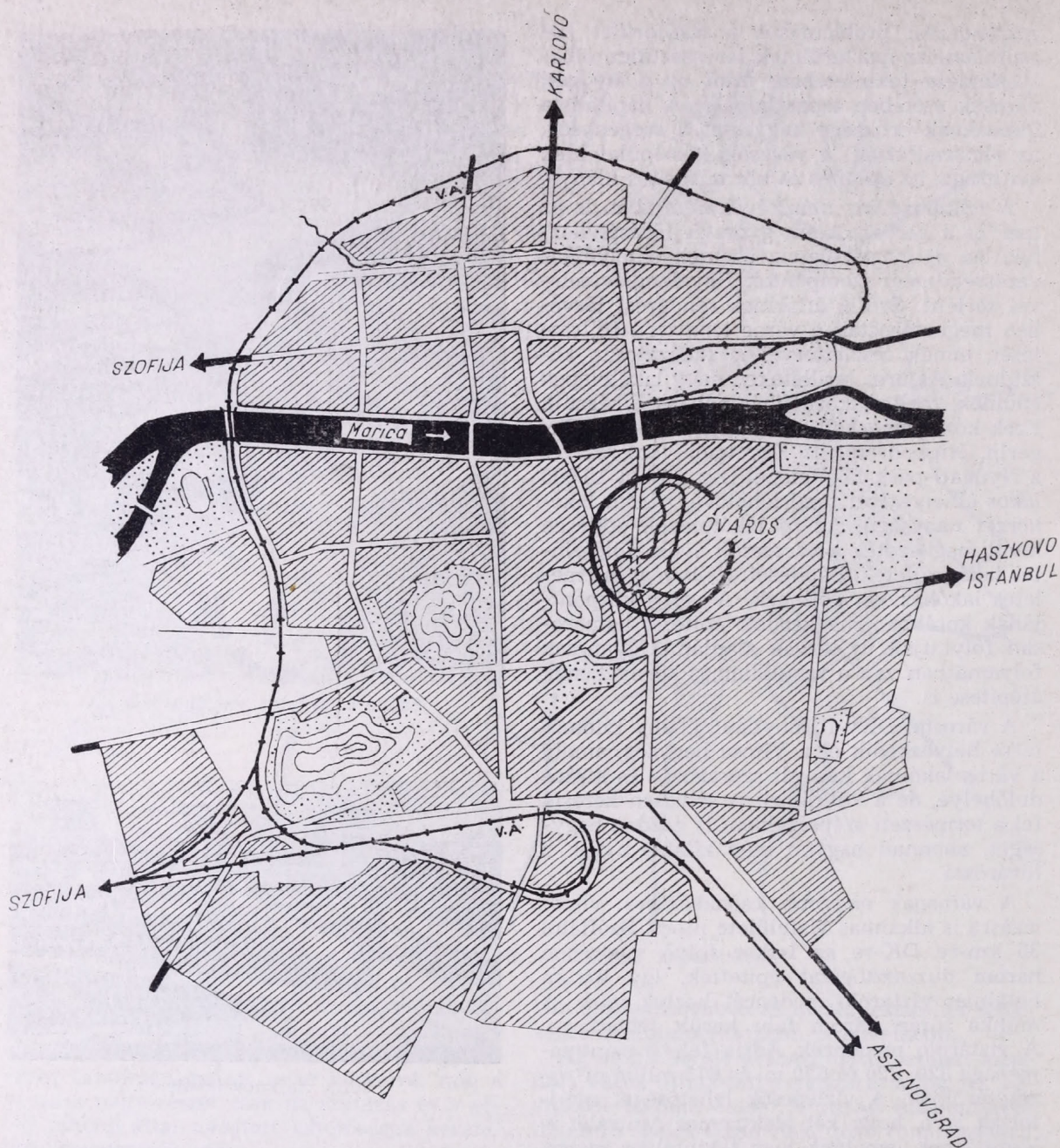
Szófia történelmi városközpontja.



Szófia. Zajimov lakótelep.



Szófia. Nyugati-park lakótelep



Plovdiv városszerkezeti és közlekedési kapcsolatai.

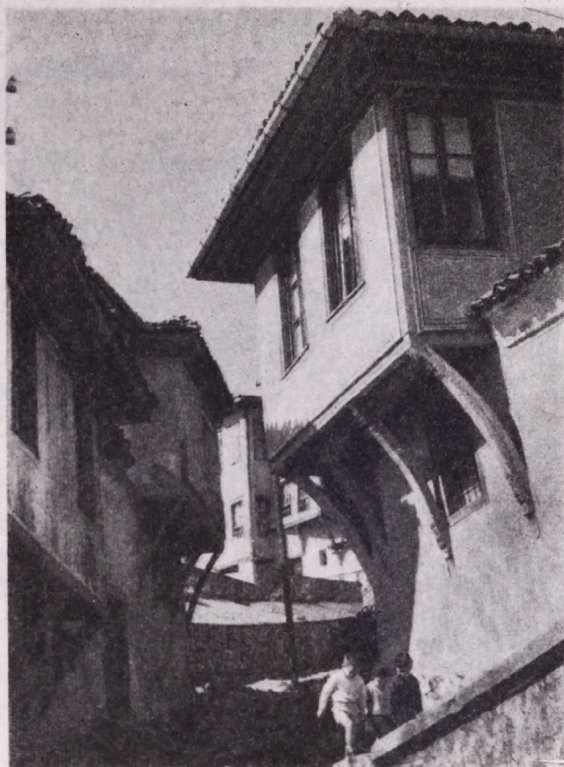
Bulgária második legnagyobb városa *Plovdiv*. Lakosainak száma elérte a 200 000-et. A termékeny Marica síkság központjában fekszik, a Marica folyó mindkét partján. Szófia után a tudományos és kulturális élet terén is a legnagyobb szerepe van. Különösen feltűnő a lüktető, színes élet, ami részben a törökök kiűzése után itt maradt török és eltörökösödött bolgár lakosság öltözködésével, szokásaival, temperamentumával magyarázható.

Az ősi város a trákok idején Pulpudea, a rómaiak idején Trimoncium (három domb) nevet viselte. A csaknem sík területen elhelyezkedő városban három meredek, sziklás domb emelkedik a magasba, és megtéveszti a tájékozatlan érkezőt a város nagyságának megítélésében. Csak a dombok tetejéről lehet áttekinteni a várost és gyönyörködni a különös morfológiai természeti adottságok közé épült város szépségében. A korábban még meg-

levő 4 kisebb domb közül 3 maradt meg, egyikére az óváros települt. A felsorakozó három domb vonala és a Marica folyó között van az óváros, amely a történelmi múltú városnak központja volt. Elhelyezkedése a város térképéből is kiolvasható, mert az egyébként szabályos derékszögű úthálózatot e területen keskeny és szabálytalan útvonalvezetés váltja fel. Az utcák beépítése és az épületek még határozottabban tanúsítják a városközpont történelmi múltját, mivel a római épületek falmaradványai, a török idők építészeti alkotásai, valamint a barokk épületek egymás mellett, de alapfalaikkal egymás fölött is megtalálhatók. A szabadon maradt hozzáférhető területeken, udvarokon ma is folyó ásatási munkák nagyon sok értékes római és török kori leletet juttatnak a felszínre, azonban a feltárt római várfalak, fürdőmedencék, ciszternák, épületalapfalak szerteágazó rendszere csak töredéke az eredeti római városnak, amelyet a meglevő épületek takarnak, és így a terület teljes feltárására nincs lehetőség. Nemcsak az erődítmény területén, hanem annak környékén, a város belterületén is római épületek maradványai kerülnek elő, így leginkább Plovdiv egyik nagy szállodájának, a Trimonciumnak építése során is.

A történelmi város fejlesztési kérdéseivel a plovdivi tanács tervezőirodája foglalkozik. Elkészült a város fejlesztési terve, amely lerögzíti a város helyes fejlesztési irányát, kijelöli az új lakóterületek közintézmény-területek, zöldterületek, iparterületek helyét, meghatározza a város úthálózati rendszerének korszerű fejlesztését, a meglevő elavult lakótömbök átépítését. E terv alapján a város szélén a beépítetlen területeken korszerű lakótelepeket építenek, míg a belső területen az elavult épületek bontásával építik át a lakótömböket. A rekonstrukciós terveket 12%-os szanálással tervezik. A városban az építési munkák többségét a lakóházépítés adja, amely a foghíjak beépítésére is kiterjed. Nagy összegeket fordítanak műemlék-helyreállításra és épülettartozásra, parkosításra. Nagyon sok a zöldterület, a kulturált kiképzésű gondozott park, de ez szükséges is, mert a forró nyári meleg elől — hétköznapi és vasárnap egyaránt — a lakosság apraja-nagyja a késő délutáni és esti órákban a parkokba menekül. Ilyenkor a parkok környékén az utak járművel szinte járhatatlanok, a sétálgató embertömeg elárasztja őket.

A városrendezési terv alapján — a növekvő forgalmi igényeknek megfelelően — a város úthálózatának korszerűsítése is folyamatban van. Ezek közül legjelentősebb a 216 m hosszú és 14 m széles alagút, amely a város



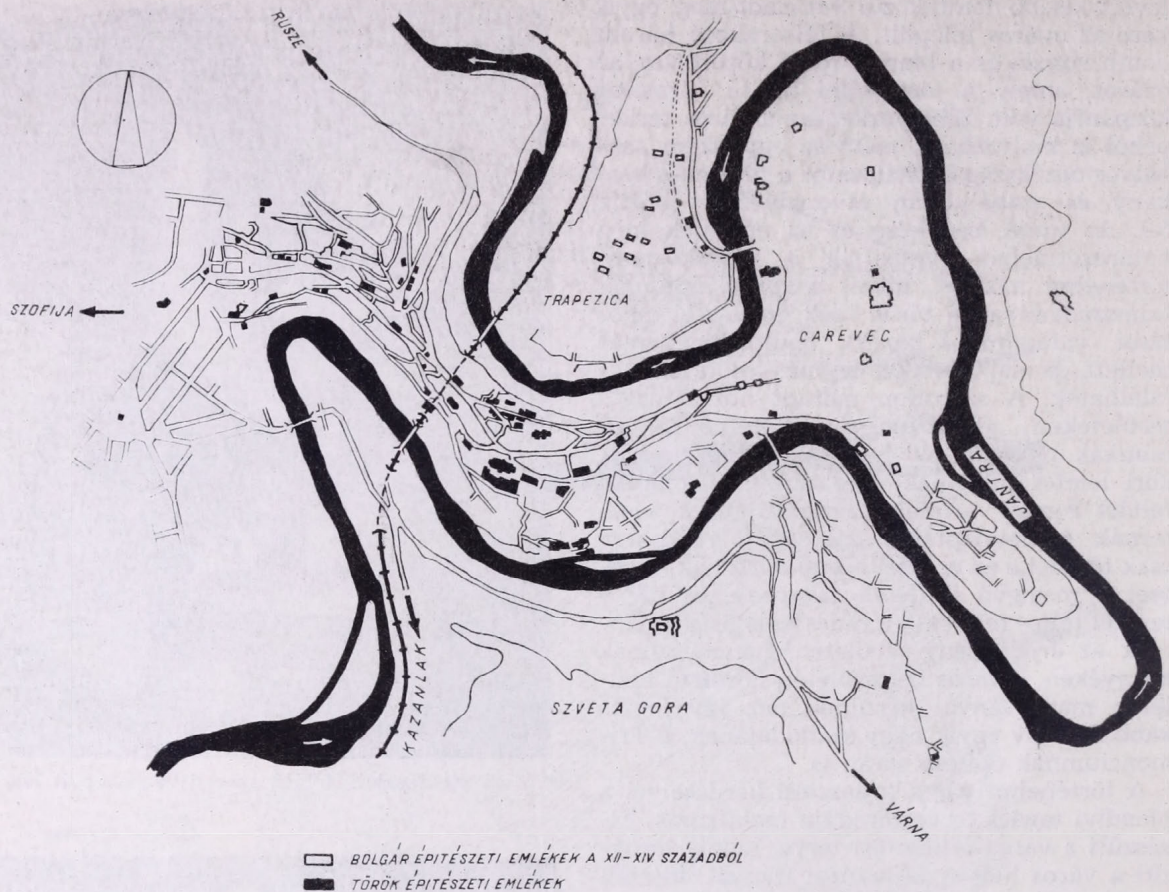
Óvárosi utcarészlet. XVIII. század végén épült lakóházak.



Plovdiv.



Plovdiv egyik főutcája, háttérben az óváros.



Tirnovó építészeti emlékei.

forgalmát az óváros alatt vezeti át, és a Marica folyón átívelő széles hídra tereli. Jogos büszkeséggel mutatták alkotásukat, és azt sem titkolták, hogy a példát a budapesti Alagút szolgáltatta, mivel a városszerkezetben elfoglalt helyzete is hasonló. Megépítése során tudták meg, hogy az óvárosban római ciszternák sora helyezkedik el a meglevő épületek alatt, amelyek a csapadékvizet összegyűjtik és áteresztik az alagútra. Mivel a ciszternák helye és a leszivárgó víz iránya nem állapítható meg, vagy hozzá nem férhető helyen van, kénytelenek az alagút dongafelületét szigeteléssel ellátni, s így az átszivárgott vizet két oldalra kivezetni.

Plovdiv városa a felszabadulás óta igen nagy ütemben fejlődik, ezt bizonyítják új lakónegyedei, középületei és új gyárai is.

Tirnovó 25 000 főt kitevő népességével nem tartozik Bulgária nagyvárosai közé, de egyike a legszebb bulgár városoknak. Észak-Bulgáriában a Jantra folyó partján települt, ott, ahol

a folyó szeszélyesen kanyarogva vágta be medrét — helyenként 250 m mélyen — az Elő-Balkán hegységbe. A folyó kanyarogva megkerüli a Szveta Gora, a Carevec és a Trapezica hegységeket. Erre a felszabadult és meredek területre települt a középkori város. Valamikor a Carevec csúcson egy kis erődítmény emelkedett. Tirnovó a II. birodalom idején az ország fővárosa volt, ekkor épült a Carevec dombon a cári palota, és a templomok. Ebben az időben bevehetetlen várat emeltek, amelyet a városból csak egy sziklaháton és 3 várkapun át lehetett megközelíteni. Mindhárom fennsíksdarab a város területével együtt bővelkedik emlékekben és a II. birodalom (XII—XIV. sz.) magas kulturáltságát, fejlettségét tanúsítja. A török megszállás éveiben a fejlődés helyett a rombolás, pusztulás következett, csak később építettek a törökök épületeket a város területén; ezek egy része ma is megvan.

A középkori város a folyó által kivájt meredek hegyoldalakra, folyópartra települt, a

beépítés jellegével, a mozgalmas terepre való illeszkedésével, továbbá épületeinek, utcáinak romantikájával, festői szépségével a bolgár városok között is egyedülálló.

A város fejlesztése, bővítése nagyon nehéz, mivel megfelelő terület nem áll rendelkezésre, így kénytelenek beépíteni a meredek hegyoldalakat is. Az általános bolgár városépítési és építészeti előírások, rendelkezések egyes részeit betartani nem tudják, ezért indokolt esetben mentesítést élvezhetnek.

A legnagyobb gondot jelent az elavult épületeknek korszerűsítése. Átépitésük ugyanis nagy költséggel jár, bontásukkal és helyükbe új épületek építésével pedig megszűnik a középkori város hangulata, festői szépsége.

Bulgária falvai

A falvak fejlődésére vonatkozóan akkor alkothatunk hű képet, ha a múlt és a jelen falvait vesszük vizsgálat alá, illetve, ha a falu fejlődését meghatározó mezőgazdasági termelés viszonyait vizsgáljuk.

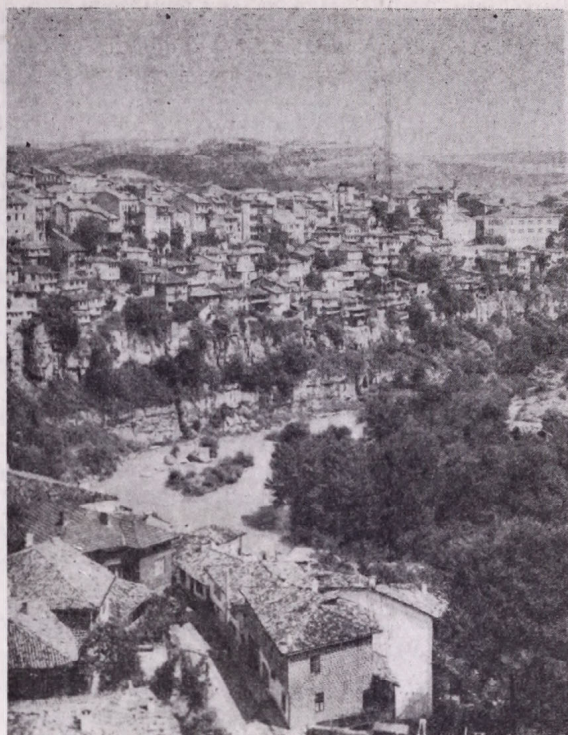
A felszabadulás előtti években (1930—40) a nemzeti jövedelem $\frac{2}{3}$ részét a mezőgazdaság adta, továbbá a kivitel értékének 90%-át is. A lakosságnak kereken 80%-a mezőgazdasággal foglalkozott. Bár a mezőgazdaság jelentette az ország gazdasági alapját, mégis elmaradt állapotban volt. Az ország jó termőföldjeit, kedvező éghajlati viszonyait, a megfelelő terepet és a vízügyi adottságokat nem tudták tervszerűen kihasználni. Különösen elmaradt volt az állattenyésztés. Magasabb színvonalú, öntözéses gazdálkodás kizárólag a zöldségkertészek kis parcelláira terjedt ki.

A korábbi feudális nagybirtokok a török uralommal együtt megszűntek. A felszabadulás előtt a megindult kulákosodás ellenére nagyrészt a kis- és törpebirtokosok tulajdonában volt a művelési terület. Az 1934-es adatok szerint népesség osztálytagozódása a következő volt:

gyárosok, bankárok, nagykereskedők, földbirtokosok	7%
középosztály	25%
munkások, munkabérből élő dolgozók	22%
kis- és törpebirtokosok	46%

A földbirtokoknak csak 8%-a volt 10 ha-nál nagyobb. A mintegy 12 millió parcellának átlagos területe nem haladta meg a 0,7 ha-t. A gazdasági felszerelés hiánya, a földek nagymértékű elaprózottsága lehetetlenné tette a korszerű agrotechnika alkalmazását.

A felszabadulás után gyökeresen megváltozott a lakosság osztálytagozódása és foglal-



Tirnovó.

kozás szerinti megoszlása. A felszabadulás előtti, már ismertett földbirtokviszonyok, az igaerő és a gazdasági felszerelés hiánya, továbbá a szövetkezeti mozgalom régi hagyományai, így a közösen épített csatornarendszer, a közös gazdálkodás nagyban hozzájárultak a mezőgazdaság gyors szocialista átszervezéséhez. Több termelőszövetkezet közvetlenül a felszabadulás után létejt, 1958 nyarán a megművelt földek 96%-án már szocialista nagyüzemi gazdálkodás folyt. A mezőgazdaság gyors ütemű gépesítése, a nagyüzemi szer-



Tirnovó. Jantra parti részlet.

vezés lehetővé tette, hogy a mezőgazdaságban foglalkoztatottak létszáma 358 000 fővel csökkenjen, és munkaerőt biztosítson a fejlődő iparnak.

Mezőgazdálkodásra alkalmas terület aránylag kevés, az ország területének 17%-a. A korábbi fejletlen külterjes gazdálkodást mindinkább az öntözéses belterjes gazdálkodás váltja fel. 1947-ben már 400 000 ha volt az öntözött terület. Jelenleg ez a számadat lényegesen magasabb lehet, mert azóta sok víztároló medencét építettek és az alföldeken az öntöző csatornahálózat rendszerének kiépítése folyamatban van.

Mielőtt Bulgária új közigazgatási beosztását ismertetnénk, a falvak nagyságrendi megoszlásáról kell említést tenni. Az 1956-os népszámlálás szerint Bulgáriában 5909 település van, melyekből 112 város, 8 ipari település, 4490 falu és 1299 a szórványtelepüléseknek száma.

1956-ban a falvak nagysága %-os megoszlásban a következő volt:

100 lakosig	12,5%
101—1000 lakosig	56,7%
1001—5000 lakosig	29,9%
5000 lakos felett	0,9%

A felszabadulás óta a 4000 lakosnál kisebb települések száma csökken, míg a 4000 lakosnál nagyobbak lassú növekedést mutatnak, de még jelenleg is a kisfalvak (100—1000 lakosig) dominálnak.

1959-ben Bulgária új közigazgatási beosztását, körzetesítését a termelőszövetkezetek átszervezésével együtt hozták létre. Az új közigazgatási beosztás szerint 27 megye van, amelyeknek székhelye egy-egy nagyváros, három megyei körzet Szófia, Plovdiv és Várna „önálló jogú”. A megyék közvetlenül a minisztertanácshoz tartoznak. Egy-egy megye szervezeti felépítését Szliven megye példáján lehetne jól szemléltetni.

Szliven megyében 104 falu van, ezek közül 29 körzeti központ (főfalu) és egyben a 29 termelőszövetkezet központja, ezenkívül három állami gazdaság működik. Ez azt jelenti, hogy általában 3—4 falu (mellékfalu) képez egy termelőszövetkezetet, egy közigazgatási egységet. Esetenként előfordul, hogy ennél is több mellékfalu tartozik a főfaluhoz, a termelőszövetkezethez. Így pl. ugyanebben a megyében Gavrailovo főfalu tsz-ét 7 falu alkotja. A tsz 1945-ben alakult, az állandó alkalmazottak száma 120 fő, míg a tsz-ben 2500 fő dolgozik (1340 család). A 7 falu lakosainak száma 6000 fő. A gazdag és korszerűen felszerelt termelőszövetkezetnek saját üzemi repülőtér, kiépített sporttelepe, strandfürdője,

szeszfőzdéje stb.-je van. A nagy szárazság miatt a terület 70%-át öntözéssel művelik. Általában 4—7 ezer ha nagyságú egy-egy termelőszövetkezet teljes művelési területe. A megyében az átlagos községek lakosainak száma 1500—2000, a legkisebb falvaké 300—400 fő, míg a legnagyobbak népessége 5000 fő körül van. A tipikus mezőgazdasági falvakban a lakosság 80—85%-a mezőgazdasági foglalkozású, míg a vegyes falvak lakosainak 50%-a mezőgazdasági és 50%-a az ipari dolgozó.

A főfaluban a tanácsházán egy tanácselnök, egy titkár, egy vagy két építész (vagy technikus) és néhány adminisztrációs munkát végző személy dolgozik. A mellékfalvakban 2—3 adminisztrációs munkát végző személy, továbbá tanácselnökhelyettes van akkor, ha a mellékfalu lakossága az 1500 főt meghaladja.

A főfaluban van a termelőszövetkezet központja, élén az elnökkel, míg a mellékfalvakban a tsz alközpont, amelynek vezetője az elnökhelyettes. A termelőszövetkezetek — ugyanúgy, mint a tanácsok — közvetlenül a megye alá vannak rendelve.

A bulgáriai tapasztalatok azt mutatják, hogy az átszervezés meghozta a várt eredményt. Egyrészt a járás megszüntetése, másrészt a közigazgatási terület és a tsz-területnek fedése, egybevágósága nagymértékben lecsökkentette a tanácsok adminisztrációs munkáját, és így nagyon sok személy elfoglalhatta helyét a hasznosabb termelőmunkában. Több szempontból kedvező az is, hogy ugyanazon terület közigazgatási és termelési szempontból egyaránt egységet képez, és egy-egy vezetője van: a tanácselnök és a tsz-elnök.

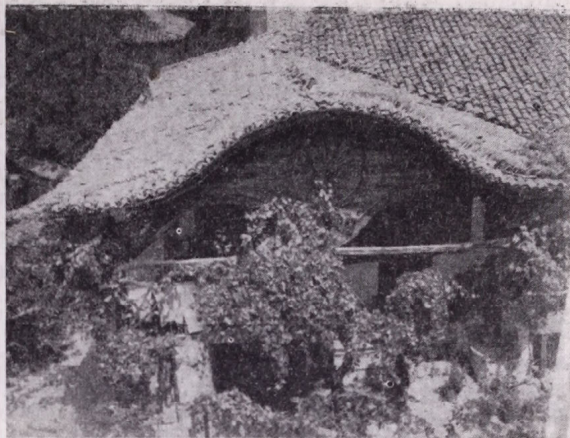
A nagy területen gazdálkodó tsz-nek nagyobb lehetősége van a termelés jobb megszervezésére, a munkaerő helyes elosztására, az öntözőcsatorna-rendszer kiépítésére. Nagyobb pénzüsszeggel gazdálkodhat, saját építővállalatot létesíthet a saját és a hozzátartozó falvak építési munkáinak elvégzésére. Így a Plovdiv megyéhez tartozó tsz-ekben út és járda-, továbbá lakóházépítő brigádok is dolgoznak.

Bulgária falvai a török uralom alatt nem fejlődtek, nem növekedtek egyenletes ütemben. Az országon belül kezdetben a háborúk, később a török gyarmatosítás mértéke, amely területenként és a domborzattól függően is változott, továbbá a járványos megbetegedések, mind-mind befolyásolták, ill. módosították a lakosság letelepedését és a falu népességét. A kutatások azt mutatták, hogy a hegyekben, de a síkságokon is sok falu túlélte a török megszállást. A török uralom alóli felszabadulás után — a kapitalizmus idején —

a hegyi falvak egész sorának pusztulása vette kezdetét, a lakosság a síkságra vándorolt. A kapitalizmus alatt a falvak fejlődése az osztálytagoltságot jól szemlélteti. A központban egy vagy két emeletes zárt sorú beépítésben a módosabbaknak, kereskedőknek, iparosoknak stb.-nek házai állottak. A középparasztoknak általában egyemeletes téglaházai voltak, míg a törpebirtokosok és a mezőgazdasági munkások kis vályogkunyhóban laktak, ez képezte a falu túlnyomó többségét. A kapitalizmus idején minden falunak rendezett központja volt, míg a többi részek, a külső negyedek a rendezetlenséget, a szegénységet mutatták.

A bolgár falvak sajátos morfológiai, szerkezeti vonásokkal rendelkeznek, azonban ezeknek általános feldolgozása, kiértékelése még nem történt meg. A lakóházakon és a középületeken egyaránt megtaláljuk, főleg a török megszállás utáni időkből származó bolgár nemzeti építészeti vonásokat, motívumokat, amelyek az ország egyes területén különböznek egymástól. A falvakban, de többnyire a városokban megmaradt parasztházak, kereskedők házai őrzik a bolgár népi építészet emlékeit. E tekintetben bámulatos, művészi színvonalú falfaragásokról kell említést tenni, amely az épületek tornácainak oszlopain, a lakások falain, mennyezetein faburkolat formájában, továbbá épületek oromzatain látható Szamokovban, Szlivenben stb. A nem túlzottan nagy számban megmaradt nemzeti építészeti alkotásokat, gondosan helyreállítják és megóvják a pusztulástól, és így átmentik az utókor számára.

A felszabadulás utáni évek a falu építése és fejlődése terén is igen nagy változást hoztak. A már említett új közigazgatási beosztást és a termelőszövetkezetek átszervezését az országos regionális terv alapján valószínűsítették meg, így a falvak fejlesztését is a regionális terv tartalmazza. A távlati fejlesztési program a megyei tanácsok birtokában van. A megye területén minden faluban az illetékes főfalutanácselnöke és titkára, ill. az ott levő műszaki dolgozók (mérnökök vagy technikusok) közvetlenül irányítják a falu fejlesztését, építését. A falurendezési tervek elkészítését a megyei tanácshoz tartozó tervezési iroda végzi. A megyei tanács építési és közlekedési osztálya a hozzá tartozó minden főfalut és mellékfalut távlati programját ismeri, és nyilvántartja a falvak térképeit, elkészült terveit, de egyéb adatait is. Így Plovdivban is, ahol a megyei tanács területén 46 falu helyezkedik el, kb. 73 000 lakossal, nemcsak a falvak térképeit, terveit és népességi adatait tárolják,



Gazdag falfaragással díszített parasztház Szlivenben.

hanem nagy íveken a 46 falunak jelenlegi belterületi laksűrűségét, tervezett laksűrűségét, a közművesítés fejlesztésének mértékét, közintézményállagát, fejlesztési tervét stb.-t is feltüntetik. A táblázatban szerepelnek azok a falvak, amelyeknek laksűrűsége távlatban csökkentésre (lazításra) van előirányozva, míg mások a laksűrűség növelésére (tömörítésre). Jelenleg minden faluban az 50 lakos/ha bruttó laksűrűséget irányozták elő, a fejlesztés során távlatban emeletráépítéssel 100 lakos/ha-ra emelkedik a laksűrűség, s ez lehetővé teszi a csatorna megépítését. A falu központját már most csatornázzák és az egész falut ivóvízzel látják el. Ennek megoldására számos példa van, sok helyütt tervszerűen épülnek a vízművek, helyi és regionális rendszerűek egyaránt.

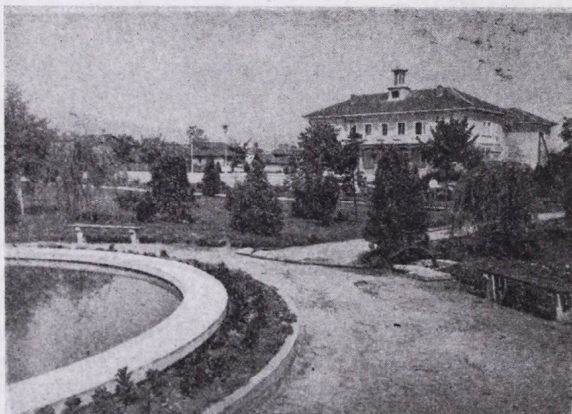
A falutervek a megyei tanács építési osztályán dolgozó, csak a 46 faluval foglalkozó építésmérnök irányításával készülnek a megyei tanács tervező irodájában. A település terjedelmétől függően a tervet 1:2000 vagy 1:1000 léptékben készítik, egy pauszpapíron ábrázolva a jelenlegi és a tervezett állapotot is. Ezek az útszélesítés, új utcanyitás, új telekosztás és a tervezett új épületek építési vonalát tüntetik fel, helyenként az új épület kontúrját is, ha az értelmezés szempontjából ez szükséges. Ezen a lapon szerepeltetik a terv megértéséhez szükséges adatokat, kikötéseket, útkeresztmetszeteket stb., külön műleírás nem készül. Az úgynevezett tervdokumentációt tehát ez az egy lap — vagy ha túlzottan terjedelmes, akkor két lap —, illetve fénymásolt ív képezi. A tervezési programot a megyei tanács adja, vizsgálat, helyszíni egyeztetés is van, de ezt a tervező bedolgozza a tervlapra, külön dokumentálni ezért nem kell. A



Kritsim falu központja.

Szliviben, Plovdivban, Tirnovóban bemutatott falutervek mind így készülnek, és a főfalvak építészei szerint nagyon jól használhatók is. Mint mondták, egyszer kell a tervet elkészíteni, és egyszerűen, olcsón, mert nagyon sok az építenivaló, ez pedig költséges. Véleményük az volt, hogy a falutervezés terén az 1:5000 léptékű általános tervek a gyakorlatban használhatatlanok, így esetenként a tervező ezt a léptéket csak tervezés közben használja, de kötelező tervrész nem képez.

Plovdiv megyéhez tartozó falvakban ennek a tervszerű és jól szervezett falufejlesztésnek eredménye különösen tapasztalható. A felszabadulás óta számos falu épületállománya kicserélődött, helyenként a falu 45%-a új családokból áll. A lakóházak egylakásos szabadon álló épületek. A telep nagysága a síkvidéken 600—1000 m² lehet, a hegyvidéken 250—500 m². Ennek szabályozását, valamint a falu belterületén levő üres és nagy telkek igénybevétele út vagy telek részére, ill. egyéb célra rendelet teszi lehetővé. Az új telkek szélessége 20 m, hosszúsága 30—50 m. A háztá-



Parkban elhelyezett kultúrház. Kurtova Konare.

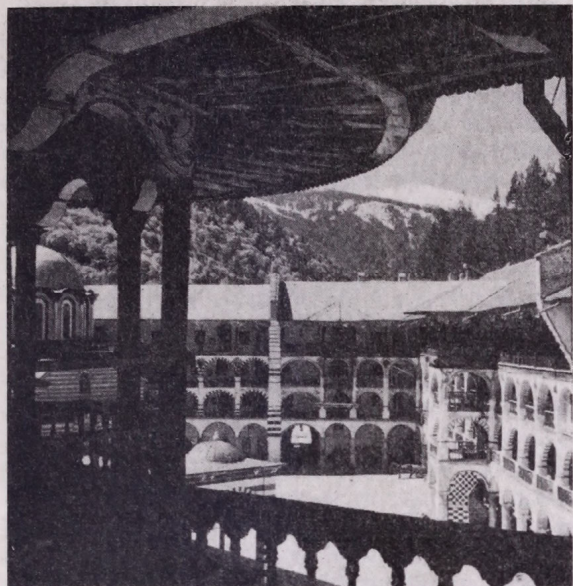
jon sertést, baromfit, szamarat, kecskét, birkát tartanak, ezek elhelyezése is a lakóház telkén történik. A falu központjában helyenként egy-kétemeletes többlakásos házak is épülnek, szövetkezeti lakóházépítési formában, a nem mezőgazdasági foglalkozású lakosok részére. A közintézmények: tanácsház, tsz irodaház, iskolák, kultúrházak általában egyemeletesek. A legfontosabb, legsürgősebb feladatnak tekintik az iskolák, óvodák, bölcsődék és kultúrházak építését. Az egyemeletes új kultúrházak építését tíz évvel ezelőtt megkezdték, ma már csaknem minden faluban új, nagy kultúrház van. Kurtova Konare (5600 lakosú) 465 főre, Kricsim (8000 lakosú) 550 főre, Perustica (6800 lakosú) 500 főre, Bresztovica (5500 lakosú) 400 főre méretezett kultúrházzal rendelkezik. A kultúrház méretét és megoldását tekintve megfelel egy kisebb színháznak, süllyesztett zenekari hellyel, és zsinórpadrással, földszinti és emeleti ülőhelyekkel. A kultúrházban kap helyet a könyvtár, a párhelyiség, a zeneterem, zeneiskola, a színjátszók terme, rádióközpont, cukrászda és sok esetben étterem is. A bolgár szakembereknek az a véleményük, hogy a falu jó közintézmény-ellátottsága, különösen a jól felszerelt kultúrház, a falu kulturáltsága szükséges ahhoz, hogy a fiatalság városba való vándorlását megszüntesse. Ezért építették és építik a falvakban a vízműveket 130 l/lakos napi vízfogyasztásra méretezve. Pormentes burkolattal látják el az úttesteket, járdákat, valamint a tereket. A felszíni csapadékvizet a gravitációs erő segítségével vezetik el árkokban vagy a burkolt út szegélyénél. Sok faluban a járdában külön folyókat képeznek ki, amelybe a telkek növényzetének öntözővizét vezetik a víztároló medencékből, így pl. Kurtova Konare-ban is.

Ha a fenti ismertetés nem is nyújt kimerítő tájékoztatást a falu fejlesztési kérdéseire vonatkozóan, de illusztrálja azt, hogy milyen igyekezettel, gondnal és szaktudással pótolják a múlt hiányosságait és építik a jövő szocialista faluját.

Bulgária magaslati és tengerparti üdülői

Bulgária földrajzi helyzete, domborzati és éghajlati adottságai kedvező magaslati és tengerparti üdülők kiépítését teszi lehetővé.

A magaslati üdülők nagyrészt a Balkán, Rila, Rodope, Pirin, Vitosza és a Ljulin hegységben helyezkednek el. A hazai, de a külföldi turisták is egyre többen keresik fel őket. A nevezetesebb magaslati üdülőhelyek közé



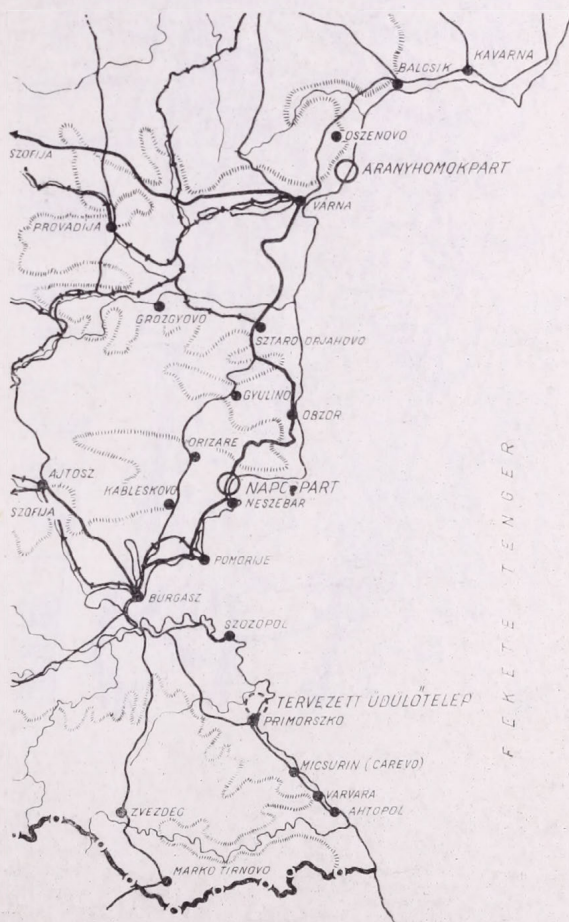
A rilai kolostor udvara (Nemzeti Múzeum).

tartozik Banja, amely Szófiától nyugatra a Ljulin hegység lejtőjén épült, 630 m magasságban. A felszabadulás után korszerű gyógyfürdőhellyé épült ki. Hiszarja Plovdivtól északra 42 km-re fekszik, már a római uralom idején is a leglátogatottabb fürdőhely volt. Néhány évvel ezelőtt új szanatóriumok és üdülők építésével növelték befogadóképességét. Évente kb. 40 000 fürdővendég keresi fel. A Balkán hegység középső részén a Vit folyó partján 700 m magasságban épült Ribarica üdülő- és kirándulóhely. A Rila hegységben 1000 m magasságban van Borovec, régen a cárok üdülőhelye volt. Új üdülők, éttermek és strandfürdő építésével évente 20 000 lakos üdülését teszik lehetővé. Borovec a téli sportversenyek színhelye is. Pampozivo a Rodope hegységben 1500 m magasságban van, környékét öt hónapon át síelésre alkalmas hó borítja. A felszabadulás után sok kórház, szanatórium, üdülő és szálló épült Velingrádban, amely csaknem 20 000 lakosú város a Rodope hegységben.

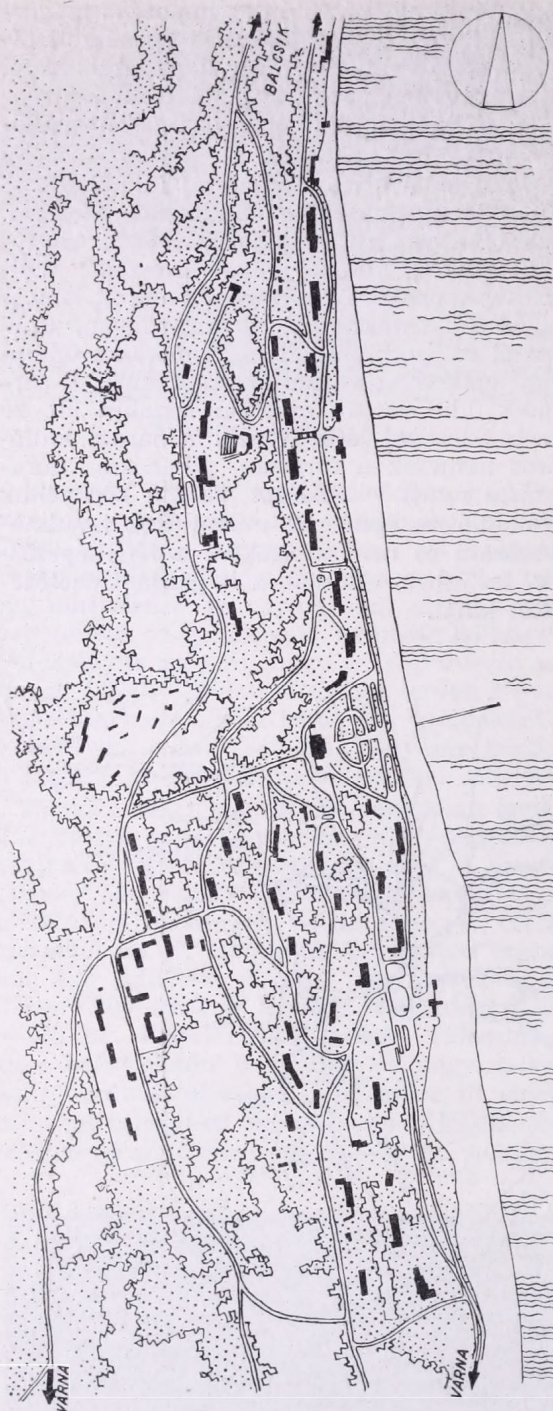
Bulgária keleti országhatárát mintegy 380 km hosszúságban a Fekete-tenger alkotja. Az É—D-i irányban húzódó tengerpart természeti adottságai, kedvező éghajlati viszonyai, valamint földrajzi helyzete folytán szinte teljes hosszúságban kínálkozik üdülők és fürdőhelyek építésére. Ezeket a kedvező adottságokat már a közeli és távoli történelmi korokban is ismerték, de kihasználására olyan mértékben nem került sor, mint napjainkban, amikor a Bolgár Népköztársaság nagy beruházá-

sokkal építi egymás után az impozáns tengerparti üdülővárosokat. Bulgária természeti tájai, műemlék-épületei, városai, új üdülőhelyei idegenforgalom szempontjából rendkívül jelentősek, ez viszont a népgazdaság számára jóvelmező.

A bolgár tengerparton az új üdülőtelepek, üdülővárosok telepítése tervszerűen történik. Északon Várna mellett a Druzsba és az Aranyhomokpart, a középső részen Neszebar mellett a Napospart üdülővároskát építik, amely Burgasztól északra kb. 40 km-re van. Burgasztól délre kb. 50 km-re Primorszko üdülőtelep építésével valósítják majd meg a harmadik üdülővárost, amelytől északra kb. 20 km-re Szozopol város fekszik. A három üdülőváros nemcsak a fürdésre, pihenésre, szórakozásra nyújt lehetőséget, hanem környékük kirándulásra, építészeti műemlékek tanulmányozására és nem utolsósóként a fényképezéshez, festéshez, grafikához is gazdag lehetőségeket kínál.



Bulgária új tengerparti üdülőinek elhelyezkedése.



Az Aranyhomokpart üdülıőtelep.

Az üdülıővárosok helykijelölésénél figyelembe vették a jó közlekedési kapcsolatok megteremtésének lehetőségét az országos közlekedési hálózattal. Ma már széles, aszfaltburkolatú közlekedési utak vezetnek a tengerparton végig, amelyek szerves részét képezik Bulgária közúti hálózatának. Várna és Neszebár megközelítésénél a légi út egyre növekvő szerepet kap, emellett Várnánál a vasút vonal jelentősége is fokozódik.

A tengerparti üdülıővárosok gyors ütemű fejlesztését mutatja az, hogy 1956-ban 7000, 1958-ban 50 000, 1962-ben 300 000 külföldi vendég üdültetésére volt lehetőség. Ehhez hozzájárul az a kedvező földrajzi fekvés és éghajlati adottság is, amely lehetővé teszi a Várna és Neszebár melletti üdülıőtelepeknek évente 6 hónapon keresztül való üzemeltetését. Értesüléseink szerint a Primorszkónál építendő új üdülıőtelep évente 8 hónapon keresztül üzemelhet. Mindez a legjobban mutatja az új üdülıővárosok létesítésének gazdaságos voltát, a rövidebb amortizáció lehetőségét. Nép gazdasági szempontból az sem közömbös, hogy a mező gazdasági termény fölösleget itt tudják legjobban hasznosítani. Az üdülıők kiszolgáló lakossága elég magas számú, átlagban 3,2 üdülıőre egy kiszolgáló személy jut, tehát a munkaerő igény is nagy.

A bolgár tengerpart legnagyobb üdülıőhelye Várna és tőle északra, mintegy 20 km hosszú parti szakaszon az üdülıők egymás mellett sorakoznak. Itt helyezkedik el a Barátság (Druzsba) és az északi szakaszon az utóbbi években épült Aranyhomokpart üdülıőváros.

Az Aranyhomokpart üdülıőváros kb. 6000 férőhelyes, és távlatban 25 000 férőhelyre bővítik. A tengerparttól enyhén emelkedő és dús növényzettel borított hegyoldalra épült. Szállodái, éttermei jó tömegükkel, laza, kötetlen elhelyezésükkel kedvezően érvényesülnek a sötétzöld környezetben. A szállodákat és éttermeket kulturáltan kiképzett és gondozott park veszi körül, melyet sétányok, parki utak hálóznak be szabálytalan vonalvezetéssel. A terepnek megfelelően helyenként lépcsők és a bevágásoknál támfalak teszik változatossá az üdülıőterületet. A facsoportokkal, bokrokkal megtűzdelt nagy gyepmezőket helyenként vízmedencék, színes virágágyak, és képzőművészeti alkotások díszítik.

A jelenleg megépült üdülıőterület súlypontjában helyezkedik el a központ földszintes üzletsora, amelytől kissé délre nagy burkolt területen az autóbussz végállomás foglal helyet. Kissé északra, a hajókikötő mólója nyúlik a tenger fölé, ennek tornyából jól áttekinthető és impozáns képet nyújt az üdülıőterület.

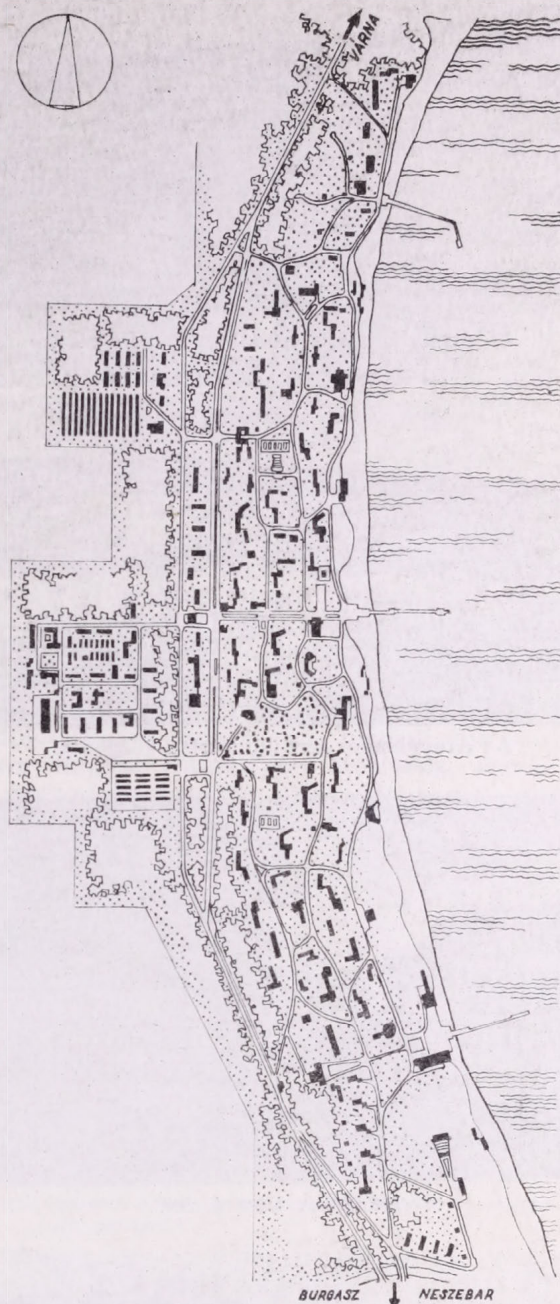
Várnától dél felé haladva Neszebar szomszédságában találjuk a második új üdülővárost, a Napospartot.

Neszebar a tengerbe nyúló kis félszigeten elhelyezkedő kisváros, időszámításunk előtt a VI. században épült. Trákok, görögök, rómaiak és törökök uralma váltotta egymást, amelyekről nemcsak gazdaság-régészeti anyag, de a megmaradt épületek, templomromok is tanúskodnak. Mintegy negyven templomának alapítási évei egy évezrednél is hosszabb történelmi időt ölelnek fel. Csaknem minden épülete, lakóháza műemlék, amelyeknek karbantartására, megvédésére nagy összeget fordítanak. A kis félszigeten több korszerű éttermet, vendéglőt és szállodát is építettek. Minden építkezéshez a műemléki hatóságok hozzájárulása szükséges.

A városkától északra épül a 7 km hosszúságú Napospart-üdülőváros. Tervezését, kivitelezését 1958-ban kezdték, eddig felépült 47 szállodája 6300 személy befogadására alkalmas. 1976-ban fejezik be, akkor a férőhelyek száma 25 000-re emelkedik.

Területfelhasználás szempontjából, az üdülőváros négy részre tagozódik. Végig a közvetlen tengerpart mentén 30—70 m szélességben a lidó, a homokos strandterület húzódik, amelyet a homokbuckák (dünék) tesznek változatossá, érdekessé. Helyenként zuhanyozó, öltöző és W. C.-csoport és a ruhátlan napozó helyezkedik el. A második sávban a parttal párhuzamosan, parkosított környezetben — egymástól távol — az első ütemhez tartozó két étterem és egyéb vendéglátóipari létesítmények foglalnak helyet. A harmadik sávban ugyancsak a parkba ágyazva a szállodák állanak, míg a negyedik terület a főútvonalon túl eső rész, amely a kiszolgáló lakosság lakásait, éttermeit, üzleteit, a raktárakat, mosodákat stb.-t tartalmazza.

Az üdülőterületet kötetlen vonalvezetésű közutak és sétautak, gyalogutak hálózák be, gondosan elkerülve a fákat és facsoportokat. A terület középső részén azonban a tengerre merőleges egyenes útvonal határozottan jelzi az üdülőterület központját, ahol a földszintes üzletsorok, a „Casino” étterem és a part felé a 18 emeletes „Globus” szálloda helyezkedik el. Az üdülőterületen ez a legmagasabb szálloda, mely a kikötő mólójával együtt a tenger felől is jól hangsúlyozza az üdülőterület központját. A szállodák szintszáma igen változó. Megtaláljuk a földszintes sorház jellegűt is, de a terület nagy részén a kétszintes magasság uralkodik, amelyből helyenként az ötemeletes szállodák emelkednek ki. Fejlesztés során valószínű az utóbbi emeletszámot fog-



A Napospart üdülőtelep.



Az Aranyhomokpart üdülőttelep déli része.



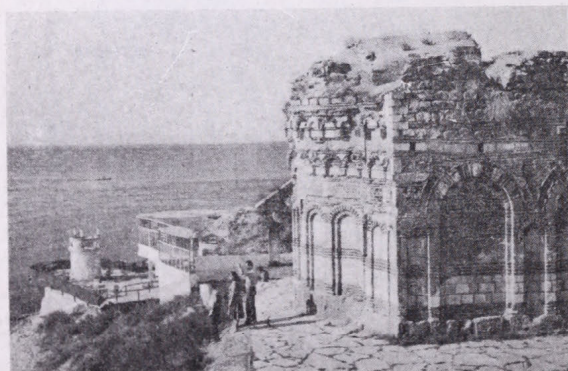
Az Aranyhomokpart üdülőttelep központja.



Napospart. „Globus” szálloda.



Neszebár. Utcarészlet.



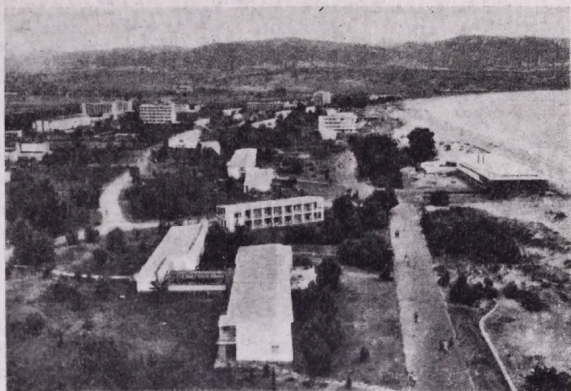
Neszebár. Szt. János templom.



Napospart. Ötemeletes szálloda.



Napospart. Földszintes szállodák.



Napospart üdülőttelep északi része.

ják többségben építeni, mert ez itt a leggazdaságosabb szállodatípus.

Mindkét új üdülővárosban az üdülőterület szélén jól felszerelt campingtábort is létesítettek. Magánüdülők, hétvégi házak részére kijelölt terület azonban nincs, mivel e területeken ilyen igény nem is mutatkozik.

Mindkét üdülővárost évente nagyon sokan keresik fel nagyrészt a népi demokratikus országokból. A nyugati üdülővendégek száma még egyelőre csupán 5—8%-ot tesz ki. Eddig az összes tengerparti helyeken 14 000 férőhelyet építettek meg, amit 1980-ig 184 000 férőhelyre kívánnak növelni, az új telepítési helyek, így a tervezett Primorszko új üdülőváros bekapcsolásával együtt.

Bulgária városainak, falvainak és üdülőinek kialakulásáról, fejlődéséről közölt ismeretünknek nem lehet célja a részletekbe menő elemzés; átfogó képet, ismertetést kívánunk nyújtani a bolgár nép történelmi múltjáról, építészetről, továbbá a napjainkban — a szocializmus építése során — végzett jelentős alkotómunkájáról, fejlődéséről.

A városok és falvak fejlesztésének és építésének irányelvei megegyeznek a mienkkel,

eltérés csak a gyakorlatban mutatkozik, nemcsak a helyi adottságok figyelembevétele folytán, hanem a gazdaságosabb és realisabb tervezés, a kevesebb adminisztrációval járó irányítás, kivitelezés tekintetében is. Lényegesen kevesebb elméleti, tudományos munkát végeznek, de amit készítenek, az nagyrészt közvetlen gyakorlati vonatkozású. Az országos regionális tervet, a városok, falvak és üdülőterületek fejlesztését, építését ma már nem elméleti munkákban fejtegetik, hanem a gyakorlatban építik, valósítják meg. Ennek magyarázata nagyrészt a jó közösségi szellemben, a jó kollektív munkában, a közös érdeket szolgáló építési tevékenységben rejlik.

IRODALOM

Dudás Gyula: Bulgária. (Úti beszámoló.)

Farkas Tibor: Bulgária új üdülői. (Úti beszámoló.)

Dimitër P. Dimitrov: Bulgarien ein Land alter Kulturen.

Ignat Penkov: Bulgária településeinek keletkezése és fejlődése. (Gazdaságföldrajzi dokumentáció 1962. 2.)

Niederhauser Emil: A bolgár nép története. (Stúdium sorozat.)

РЕЗЮМЕ

ВОЗМОЖНОСТИ СФОРМИРОВАНИЯ РАЦИОНАЛЬНЫХ ВЕЛИЧИН ПОСЕЛОК В ВЕНГРИИ

Д-р И. Перени и д-р К. Фараго

Настоящая работа является продолжением статьи авторов „Принципы определения рациональных величин городов“, опубликованной в журнале № 12 „Сообщения поселительной науки“ 1960 г.

Новые исследования по величинам единиц поселков свидетельствуют о том, что — определённые в прежней статье — рациональные величины микро-районов и районов являются обоснованными, так как возможное изменение функций или увеличение упомянутых единиц жилых территорий требует создания таких общественных учреждений, мощность которых может быть координирована с рациональным числом населения единиц жилых территорий, определяемых по настоящим нашим знаниям.

Различаются два типа рациональных поселков: в одном все обслуживание, которое полагаются жителям современных поселков можно обеспечить в пределах закрытого самостоятельного поселка, а в другом эти замкнутые рамки поселков раскрываются и потребности жителей удовлетворяются кооперацией нескольких поселков, в рамках одной группы поселков. Минимальная величина поселков первого типа определяется в 20 000 жителей, но города с 60 000 или многократными тому (120 000, 180 000, 240 000) жителями более рационален. Города упомянутых величин функционируют удовлетворительно только в

том случае, если величина и структура их соответствуют друг другу. Рациональная величина группы поселков не менее 20 000 жителей, но является более рациональной, если число жителей близко к 60 000, или многократное этому числу. В пределах группы поселков число населения отдельных поселков может равняться числу населения жилого района, значит 5000 или 10 000, в отдельных случаях 2500 жителей. Структура поселков такой величины резко отличается от поселков первой группы. Основные их характеристики освещаются статистикой.

Статья излагает главные черты настоящего положения сети поселков в Венгрии, имеющие в первую очередь значение с точки зрения развития в рациональное направление. Возможность и ритм создания рациональной сети поселков зависит с одной стороны от развития народного хозяйства по принципу децентрализации промышленности, а с другой — реорганизации сельского хозяйства в крупные социалистические предприятия, так как таким образом можно ограничить темпы увеличения столицы и других больших городов, развить остальные поселки, устранить существующие различия между городом и деревней. На основании исследования условий, статья предлагает конкретные меры для развития разных рациональных категорий величин.

БОЛЬШОЙ ГОРОД — ГОРОД СПУТНИК

Ш. Деак

Введение статьи занимается наблюдаемым по всему миру явлением, т. е. урбанизацией, сопровождающим её кризисом, вызываемым ростом крупных городов, стремлением к децентрализации. К последней относятся вопросы городов-спутников. Принимая во внимание вышеуказанное, статья — с некоторыми критическими замечаниями — трактует достигнутые в этой области теоретические и практические результаты.

После второй мировой войны в Англии была осуществлена с точки зрения строительства городов-спутников весьма интересная строительная программа. Построили ряд новых городов, которые служили для децентрализации крупных городов.

Во Франции после войны занимались главным образом восстановлением разрушенных провинциальных городов и не могли разработать должные меры предотвращения непропорциональности в стране, в пер-

вую очередь для ограничения спонтанного роста в районе Парижа. Для разрешения вопроса рассматриваются разные возможности.

В Германской федеративной Республике до последнего времени восстановление городов заключалось главным образом в застройке разрушенных во время войны территорий. В последнее время для децентрализации крупных городов разработали ряд проектов городов-спутников.

В странах Скандинавии из-за меньших размеров городов и их исторического развития, увеличение городов стараются разрешать новыми поселками, строящимися на близки к городам территориях, а не посредством самостоятельных городов-спутников. Некоторые образцы такого решения уже построены.

В Соединенных Штатах Америки в развитии большой конурбации отмечается большой прогресс, который уже поднимает проблемы новой формы поселения. Развитие городов характеризуется главным образом двумя факторами: моторизацией быта и отсутствием вмешательства, то есть упавления со стороны государства.

В СССР, вследствие социалистической индустриализации, урбанизация происходит весьма быстро. Разрабатываются проекты окрестности крупных городов, в соответствии с народно-хозяйственным планом, с региональными планами и планами реконструкции существующих городов. Автор статьи с этой точки зрения коротко рассматривает проблемы Москвы и Ленинграда.

В Венгрии тенденция урбанизации тоже чрезвычайно сильна. Эта тенденция показана автором статьи прежде всего на основе статистических данных 1960 года. Величина наших городов — с исключением Будапешта — выдвигают на первый план проблему урбанизации, а не децентрализации. Всё-таки современное развитие сети городов заставляет нас сделать из международной практики проектирования и строительства городов-спутников соответствующие выводы.

В заключении статья стремится резюмировать роль городов-спутников в децентрализации больших городов, а также некоторые вытекающие из опытов принципы, используемые в отечественной практике, или требующие дальнейшего более подробного изучения.

СОЦИОЛОГИЧЕСКИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ, СВЯЗАННЫЕ С ПОСЕЛКАМИ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОГО ХАРАКТЕРА

Д. Фюлеп, Л. Рендеш, И. Тиба

Авторы подчеркивают, что в Венгрии, начиная от освобождения 1945 года — особенно вследствие строительства социализма — произошли коренные преобразования в общественной, экономической и культурной жизни. Кроме исследования этих главных процессов авторы считают необходимым проводить постоянный и глубокий анализ других отношений общественной жизни, так необходимо рассматривать соотношения условий идеологии и сознания и общественно-экономических условий. Исторические исследования, анализ статистических и демографических данных — которые являются камеральной работой — не могут заменить теоретически и методически обдуманную, тщательную исследовательскую работу, выполненную на месте.

Сесью поселков и проблемами её развития занимается ряд научных дисциплин. Всё-таки можно установить, что бывали случаи, когда развитию поселков не предшествовало глубокое научное исследование или когда на такие предложения не обращали должное внимание. Согласно мнению авторов, социология поселков должна принимать во внимание сокращение числа и „устарение“ продуктивного населения (возраст 15—39 лет) а также тенденции изменения в численном отношении полов. Число мужчин в сельскохозяйственном населении показывает сокращение. Увеличивается число иждивенцев, в том числе пенсионеров и малолетних, не имеющих самостоятельного заработка. Желательно было бы изучить конкретные проблемы, связанные с использованием свободного времени и их влияние.

Вследствие развития крупного сельского хозяйства в Венгрии весьма силен процесс урбанизации, признаки которого показываются в возрастающей потребности сельскохозяйственного населения в разных областях обслуживания неизвестных или мало известных раньше в деревнях, а также в области одежды и т. д.

Чрезвычайно важным процессом является изменение характера крестьянской семьи, так как старые семьи, состоящие из представителей трёх поколений и представляющие собой производственную единицу — разошлись.

Культурное воздействие вышеуказанных уже заметно, хотя оно не следует непосредственно объективным процессам, и социология поселков должна считаться с этим фактором. Далее необходимо обратить внимание и на переселение сельскохозяйственного населения и его последствия, а также на изменения классовой структуры, которые существенно изменили структурный состав населения наших поселков.

Авторы статьи считают необходимым соединение тщательной предварительной теоретической работы с хорошо организованными социологическими исследованиями и с анализом из результатов. Они различают: 1. период подготовки, 2. период измерения, 3. период разработки материала. В дальнейшем они подробно характеризуют отдельные задачи и фазы этих процессов. Проводимыми исследованиями — применением вопросов анкета, опросных листов — при содействии с местными органами могут быть достигнуты хорошие результаты; при этом правильный выбор местности имеет очень важную роль.

Д-р П. Гранастои

Статья подробно излагает исследовательскую работу, произведенную в связи с этой темой в 1960—62 гг. на Кафедре градостроительства в будапештском Университете Инженеров Строительства и Транспорта по инициативе профессора, заведующего кафедрой д-р И. Перени.

Работа была связана с тем, что конференция международной академической группы „История градостроительства и восстановление исторических городов” состоялась в Будапеште в 1962 г. по теме „Реорганизация центров исторических городов”. Работа частично служила и для подготовки конференции.

Первая часть статьи публикует полный текст того методического руководства, который был разработан в 1960 году и на основании которого было произведено исследование отдельных центров. Главы этой методики следующие:

I. Определение задачи, включая объяснение понятия исторического города и городского центра. II. Цель и основные точки зрения исследования, при этом определение главных принципиальных положений. III. Группировка наших города и городских центров, при этом обзор типов характерных венгерских городов и городских центров (с исключением города Будапешта, на который исследовательская работа не распространяется). IV. Подробное изложение тем исследований: А) Анализ исторического образования городов и его

подробная тематика, Б) Анализ сложившегося состояния и его подробная тематика, В) Итоги и возможные предложения. Глава V. содержит условия для документации исследования.

Вторая часть статьи вкратце знакомит с проведенной до сего времени исследовательской работой, направленной на исследование некоторых характерных городских центров, в том числе городов Кечкемет, Мишкольц, Сегед, Сентеш, Сомбатхель и Вац. Дается отчет об опытах приобретенных применением методики и о том, в какой мере и для каких целей были применены исследовательские работы. Так как исследование ещё не закончено и сами исследовательские работы ещё не созрели для публикации, статья отказывается от их подробного описания, только в качестве примера приводит некоторые новые результаты. (Так например подробный анализ роли центров в жилых территориях, образования городов на низменностях и т. д.) В заключение статья занимается вопросами дальнейшего развития исследовательских работ, в том числе, исследованием истории венгерских городов и вопросами в связи с практикой проектирования. На основании исследовательских работ были изготовлены реферат на международной конференции, служивший одновременно ведущим докладом, и выставка, организованная по случаю конференции. Они служат материалом для брошюры, издаваемой и конференции.

ПРИБЛИЖЕННЫЙ МЕТОД ДЛЯ ОЦЕНКИ ЗАДАЧ САНИРОВАНИЯ

Я. Бреннер и Т. Медьеш

При выполнении 15-летнего плана домостроительства возникла потребность разрыхления отдельных переполненных и несовременно застроенных районов города Будапешта путем санирования. При изготовлении плана санирования VIII. района возникла потребность на основании данных исследования квартир разработать способ, позволяющий сравнить экономичность планов санирования. Настоящая практика измеряет экономичность планов санирования по так называемому коэффициенту санации, который однако не принимает во внимание условий, сильно влияющих

на экономичность осуществления. Для разрешения оценки кажется обоснованным введение коэффициента, учитывающего все факторы, оказывающие влияние на экономичность санации (число квартир, число комнат, число жильцов, объем здания) и который чувствительно реагирует и на меньшие различия. Коэффициент санации позволяет удачно опровергнуть наиболее выгодный на санирование участок в пределах проектной территории и даёт возможность для тщательного экономического составления проектов санации, разработанных на одну единицу территории.

ОБЩИЕ И ОТЛИЧИТЕЛЬНЫЕ ЧЕРТЫ В ПРАКТИКЕ ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ И КАПИТАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАН

Д. Кесефальви

Статья занимается вопросами градостроительства социалистических и западных стран с точки зрения идеологической классовой борьбы, которая происходит в международных масштабах. Дает краткий обзор о формировании и развитии социалистического градостроительства в СССР и в других социалистических странах. Анализирует развитие градостроительства в капиталистических странах после первой мировой войны.

Статья подытоживает существующие основные различия и главные их характеристики: объективная воз-

можность планомерного и пропорционального развития народного хозяйства в социалистических странах и противоположное этому положение на западе; различают характер и задачи регионального планирования, его активный и пассивный характер, и т. д.

Статья занимается основными вопросами современного градостроительства: ограничением увеличения городов, созданием города такой величины, который обеспечивает оптимальные условия быта, работы и отдыха, социалистическими отношениями градостроительства.

ГОРОДА, ДЕРЕВНИ И КУРОРТЫ БОЛГАРИИ

Ж. Лабода

Автор вкратце излагает географическое положение, природные условия Болгарии, историю болгарского народа и рассматривает образование и развитие болгарских городов. Довоенные и послевоенные статистические данные, разделение населения по профессии, увеличение стоимости производства свидетельствуют о развитии производства после освобождения страны. Это обосновывает бурный рост городов.

Автор подробно занимается историческим появлением и развитием городов София, Пловдив, Търново.

Статья даёт обзор о появлении и оформлении болгарских деревень, на основе статистических данных последних лет излагает разделение деревень по величине.

Социалистическое крупное хозяйство оказало влияние и на развитие деревень. Автор знакомит с новым административным разделением страны, его органической связью с сельскохозяйственными крупными предприятиями, затем переходит на изложение развития деревень.

В третьей главе статьи рассматриваются горные и приморские курорты Болгарии, потом статья занимается вопросами размещения новых приморских курортов. Подробно говорится о структуре и системе застройки курортов „Берег золотого песка” и „Солнечный берег” а также их зданиях.

ZUSAMMENFASSUNG

AUSGESTALTUNGSMÖGLICHKEITEN RATIONALER SIEDLUNGSGRÖSSEN IN UNGARN

Dr. I. Perényi und Dr. K. Faragó

Die Studie stellt eine Fortsetzung der Arbeit dar, die von den Verfassern in der 12. Nummer der „Településtudományi Közlemények“ (Mitteilungen für die Siedlungswissenschaft) unter dem Titel „Prinzipien der Bestimmung rationaler Stadtgrößen“ publiziert wurde.

Die Ergebnisse der in jüngster Zeit über die Größenordnung der Siedlungen durchgeführten Untersuchungen haben bestätigt, daß die Konsequenzen der früheren Arbeit über die rationale Größenordnung von Wohnrayons und Wohnvierteln stichhaltig sind, da die eventuelle Änderung der Funktionen oder das Wachstum der erwähnten Wohngebiete die Errichtung von Institutionen erfordert, deren Kapazität mit der auf Grund unserer gegenwärtigen Kenntnisse bestimmbaren rationalen Einwohnerzahl der Wohngebietseinheiten in Einklang gebracht werden kann.

Es lassen sich zwei Typen der rationalen Siedlung bestimmen: in dem einen kann man all die Leistungen, die nach unserer Auffassung der Bevölkerung einer zeitgemäßen Siedlung zustehen, im Rahmen einer abgeschlossenen, selbständigen Siedlung gewähren, beim anderen Typ werden diese Rahmen gelöst und die Bedürfnisse werden in Gemeinschaftsarbeit der Siedlungen, innerhalb einer Siedlungsgruppe befriedigt. Die Mindesteinwohnerzahl für die Siedlung des ersten Typs liegt bei 20 000 Personen, doch sind Städte, die 60 000 Einwohner, oder das Vielfache dieser Zahl (120 000, 180 000, 240 000) einschließen, vorteilhafter. Die Städte der erwähnten Größen vermögen nur dann entsprechend funktionieren, wenn ihre Größenordnung und ihr Strukturaufbau entsprechend aufeinander

abgestimmt sind. Die rationale Größe der Siedlungsgruppen hat zumindest 20 000 Personen zu betragen, aber es ist vorteilhafter, wenn sie bis an die 60 000 Personen herankommt, oder eventuell das Vielfache dieser Zahl ausmacht. Innerhalb der Siedlungsgruppe mag die Bewohnerzahl der einzelnen Siedlungen der des Wohnrayons gleich sein, also 5000, 10 000 oder eventuell 2500 Personen ausmachen. Die Struktur solcher Siedlungen weicht wesentlich von derjenigen ab, die in die erste Gruppe fallen, die kennzeichnenden Merkmale derselben werden in der Abhandlung erörtert.

In der Arbeit werden die wesentlichen Züge der gegenwärtigen Lage des Siedlungsnetzes in Ungarn behandelt, die für die Entwicklung in rationaler Richtung in erster Linie von Bedeutung sind. Die Möglichkeiten für die Ausgestaltung eines rationalen Siedlungssystems und das Tempo, in dem diese vollzogen werden kann, hängt einerseits von der Weiterentwicklung der Volkswirtschaft auf der Grundlage der industriellen Dezentralisation, anderseits von der Umorganisation der landwirtschaftlichen Produktion in sozialistische Großbetriebe ab, da nur hierdurch dem Wachstum der Hauptstadt und einzelner größeren Provinzstädte Schranken gesetzt werden können und eine kräftige Weiterentwicklung der gegenwärtig rückständiger Siedlungen und die Verwischung der zwischen Dorf und Stadt noch bestehenden Unterschiede ermöglicht wird. Auf Grund der angestellten Untersuchungen wird gezeigt, welcher Art die konkreten Maßnahmen sein sollen, die man zu ergreifen hat um die Entwicklung zu rationalen Größenkategorien fördern zu können.

GROßSTADT — SATELLITENSTADT

S. Deák

Eingangs werden die in aller Welt zu beobachtende Erscheinung der Urbanisierung, die als ihre Folge auftretende Großstadtkrise, bzw. Dezentrali-

sationsbestrebungen erörtert. Ans letztere knüpft sich die Frage der Satellitenstädte an. Im weiteren werden unter Berücksichtigung des oben Gesagten

— stellenweise mit kritischen Bemerkungen —, die in gewissen Ländern erzielten theoretischen und praktischen Resultate überblickt.

In England setzte man nach dem zweiten Weltkrieg, ein, vom Standpunkt des Aufbaues von Satellitenstädten aus durchaus aufschlußreiches Bauprogramm in die Praxis um. Es wurden mehrere neue Städte gebaut, welche der Dezentralisation der Großstädte Vorschub leisten.

In der Nachkriegsperiode war Frankreich vor allem mit der Wiederherstellung der kriegszerstörten Provinzstädte beschäftigt und war aus diesem Grund nicht imstande geeignete Massnahmen zur Beseitigung der Disproportion innerhalb des Landes, insbesondere zur Eindämmung des spontanen Wachstums der Pariser Region zu ergreifen. Zur Zeit werden verschiedene Lösungen dieses Problems erwogen.

In der Deutschen Bundesrepublik beschränkte sich die Rekonstruktion der Städte lediglich auf den Wiederaufbau der im Krieg verwüsteten Gebiete. In jüngster Zeit werden aber Pläne mehrerer Satellitenstädte ausgearbeitet, die den Dezentralisationsprozess in den Großstädten fördern sollen.

In den skandinavischen Ländern, da hier die Städte kleiner und die historischen Gegebenheiten andersgeartet sind, löste man die Frage der Entwicklung und Vergrößerung der Städte durch Anlegung von Neuwohnsiedlungen in den unmittelbar an den Städten angrenzenden Gebieten und nicht durch Errichtung selbständiger Satellitenstädte. Dafür gibt es bereits mehrere Beispiele.

In den Vereinigten Staaten von Nordamerika ist die Entwicklung großer Konurbationen dermaßen fortgeschritten, daß sich bereits die Probleme

einer neuen Siedlungsart erheben. Die Entwicklung der Städte kann besonders durch zwei Umstände charakterisiert werden: durch die Motorisierung und den Mangel an staatlichen Eingriffs- und Leitungsmaßnahmen.

In der Sowjetunion geht, infolge der sozialistischen Industrialisierung, eine besonders rapide Urbanisierung vor sich. Es werden im raschen Nacheinander Pläne für die Umgebung der Großstädte ausgearbeitet, die auf den volkswirtschaftlichen Gesamtplan, auf die regionalen Pläne, auf die Rekonstruktion bereits bestehender Städte abgestimmt sind. Im Artikel werden die einschlägigen Probleme, die sich bei Moskau und Leningrad gestellt haben, kurzgefaßt dargelegt.

Auch in Ungarn macht sich eine deutliche Tendenz für Urbanisierung bemerkbar, die im Artikel in erster Linie im Spiegel der Daten der in 1960 durchgeführten statistischen Aufnahme dargelegt wird. Die einheimischen Stadtgrößen — mit der alleinigen Ausnahme von Budapest — stellen eher die Probleme der Urbanisierung, als die der Dezentralisierung in den Vordergrund; jedoch zwingt uns die Forderung nach zeitgemäßer Weiterentwicklung des Stadtnetzes, aus der internationalen Praxis der Planung und des Bauens von Satellitenstädten die entsprechenden Hinweise zu entnehmen.

Abschließend wird der Versuch unternommen, kurzgefaßt die Rolle der Satellitenstädte in der Dezentralisation der Großstädte, sowie einige, aus den Erfahrungen hervorgehende Prinzipien, welche für die einheimische Praxis von Nutzen sein könnten, oder die einer weiteren Untersuchung bedürfen, darzulegen.

SOZIOLOGISCHE FORSCHUNGEN ÜBER SIEDLUNGEN MIT LANDWIRTSCHAFTLICHEM CHARAKTER

D. Fülöp, L. Rendes, I. Tiba

Die Verfasser heben die grundlegende soziale, wirtschaftliche und kulturelle Umwälzungen hervor, die sich in Ungarn seit 1945, der Befreiung des Landes als Folge des sozialistischen Aufbaues vollzogen haben. Sie halten dafür, daß über die Untersuchungen dieser grundlegenden Vorgänge hinausgehend auch die anderen Beziehungen des gesellschaftlichen Lebens, insbesondere die Interdependenten der Gestaltung der ideologischen und Bewußtseinsverhältnisse und der sozialen und wirtschaftlichen Umstände unablässig und gründlich analysiert werden müssen. Die historischen Forschungsarbeiten, die Untersuchung der demographischen und statistischen Faktoren — eine lediglich beim Schreibtisch durchführbare Arbeit — vermag die auf Gelände durchgeführte, theoretisch und methodologisch unterstützte, wohldurchdachte Forschungstätigkeit nicht zu ersetzen.

Die Probleme der Siedlungsnetze und der Entwicklung derselben werden von mehreren Wissenschaftszweigen behandelt. Trotzdem muß festgestellt werden, daß es öfters vorkam, daß keine gründliche, wissenschaftliche Forschungsarbeit der Entwicklung der Siedlungen vorausging, oder daß die diesbezüglichen Vorschläge kaum beachtet wurden. Die Verfasser des Artikels geben ihrer Meinung Ausdruck, daß die Siedlungssoziologie die Abnahme der Zahl der produktiven Bevölkerung (15 bis

39 Jahre), ihre „Veralterung“ sowie die Tendenzen der Änderung im zahlenmäßigen Verhältnis der Geschlechter zu verfolgen hat. Letztere läßt einen abnehmenden Anteil der Zahl der Männer an der Gesamtzahl der landwirtschaftlichen Bevölkerung erkennen. Auch die Zahl der Versorgungsbedürftigen, die der Pensionisten und der noch nicht im Erwerbsleben stehenden jungen Leute mit einbegriffen, nimmt ständig zu. Es wäre durchaus wünschenswert die konkreten Probleme einer besseren Verwendung der Freizeit und deren Auswirkungen gründlicher zu erkennen.

Die Umstellung der ungarischen Landwirtschaft auf industrielle Produktionsmethoden hat eine starke Urbanisierung zur Folge, die sich in der Erhöhung der Ansprüche nach Kommunalleistungen, wie sie vormals in den Dörfern überhaupt nicht oder nur kaum bestanden, sowie in der Bekleidung und in anderen Faktoren bemerkbar macht. Eine besondere Bedeutung kommt der Veränderung der Eigenart der Familie unter der Bauernbevölkerung zu, da die alten Produktionsgemeinschaften, bestehend aus drei Generationen einer Familie, im Auflösen begriffen sind.

Die kulturellen Auswirkungen der Gesagten sind bereits spürbar, obzwar diese nicht sofort den objektiven Vorgängen folgen, ein Umstand, mit dem die Siedlungssoziologie zu rechnen hat. Es muß

darüber hinaus den Wanderungen der landwirtschaftlichen Bevölkerung, den Folgen dieser Wanderungen und den Änderungen im Klassenaufbau Beachtung geschenkt werden, die die strukturelle Zusammensetzung der Bevölkerung unserer Siedlungen wesentlich verändert haben. Dieser Vorgang — wie z. B. der der Ausgestaltung einer einheitlichen Bauernklasse — kommt in der Arbeits- und Erwerbszustände in der Lage der Familien mit Doppelverdienst und in der Änderung ihrer Ansprüche ebenfalls zum Ausdruck.

Die Verfasser halten dafür, daß die gründliche, theoretische Vorarbeit mit wohl organisierten soziologischen Forschungen und der Analyse der Er-

gebnisse derselben verknüpft werden muß. Auf diese Weise hat man die folgenden Perioden der Arbeit zu unterscheiden: 1. die der Vorbereitung, 2. die der Aufnahme und schließlich, 3. die der Bearbeitung. Im weiteren werden die einzelnen Aufgaben und Etappen dieser Arbeitsvorgänge eingehend geschildert. Die durchzuführenden Untersuchungen können bei Anwendung der Methoden der mündlichen Befragung, der Enquete und der Fragebögen, in Zusammenwirkung mit den örtlichen Instanzen auch im Fall einer repräsentativen Aufnahme bescheidenen Ausmaßes gute Ergebnisse bringen, wobei aber der richtige Wahl des Ortes ebenfalls eine Bedeutung zukommt.

ÜBER DIE BISHER AUF DEM GEBIET DER UNGARISCHEN STADTKERNFORSCHUNG GELEISTETEN ARBEITEN

Dr. P. Granasztói

Der Artikel stellt eingehende Erörterung der Forschungstätigkeit dar die über dieses Thema auf Anregung und unter der Leitung des Universitätsprofessors Dr. I. Perényi am Lehrstuhl für Stadtbau der Technischen Universität für Bau- und Verkehrswesen, Budapest in den Jahren von 1960 bis 1962 auf dem Gebiet der Stadtkernforschung durchgeführt wurde.

Die Arbeit diente zum Teil zur Vorbereitung der in Budapest 1962 abgehaltenen Konferenz „Reorganisation historischer Stadtkerne“, die von der internationalen akademischen Arbeitsgemeinschaft „Stadtbaugeschichte und Wiederaufbau historischer Städte“ organisiert wurde.

Im ersten Teil des Artikels wird eine 1960 zusammengestellte Methodik im vollen Wortlaut wiedergegeben, auf Grund welcher die Forschungsarbeiten über die einzelnen Stadtkerne durchgeführt wurden. Die einzelnen Kapitel dieser Methodik sind wie folgt: I. Umschreibung der Aufgabe und Begriffsbestimmung der historischen Stadt und des Stadtkernes. II. Ziele und grundlegende Gesichtspunkte der Forschungsarbeiten und Beschreibung der wichtigsten Grundsätze. III. Gruppierung unserer Stadtkerne und Überblick der charakteristischen Typen der ungarischen Städte und Stadtkerne (hierbei wurde auf Budapest nicht eingegangen). IV. Detaillierte Darlegung der Forschungsthemen namentlich, A) Untersuchung der historischen Ausgestaltung und deren eingehende Thematik. B) Untersuchung des bestehenden Zustandes und deren ausführliche Thematik. C) Umfassende Bewer-

tung mit eventuellen Vorschlägen. Im Kapitel V. sind die Gesichtspunkte der Dokumentation der Forschungsarbeiten enthalten.

Im zweiten Teil des Artikels wird kurzgefaßt über die bisher geleistete Forschungsarbeit berichtet, die auf die Ergründung der charakteristischen Stadtzentren von Kecskemét, Miskolc, Szeged, Szentes, Szombathely, Vác hinzielten. Es wird über die, anhand der Anwendung der Methodik gesammelten Erfahrungen berichtet und dargelegt, zu welchen Zwecken und in welchem Umfang die bisher durchgeführten Forschungsarbeiten angewendet werden konnten. Da die Forschungsarbeit noch nicht als abgeschlossen angesehen werden kann und die einzelnen Arbeiten im allgemeinen noch nicht publikationsreif sind, werden diese nicht ausführlich dargelegt, es werden nur beispielweise einige wesentlichere neuere Ergebnisse angeführt (so z. B. die detaillierte Analyse der Rolle der Stadtzentren als Wohngebiete, die Ausgestaltung der Raumbildung der Städte auf der Tiefebene usw.). Abschließend befaßt sich die Abhandlung mit Fragen der Weiterentwicklung der Forschungen, unter anderem mit Problemen der ungarischen Stadtbaugeschichte und mit denen der Kontakte mit der Entwurfspraxis. Dem ungarischen Referat, welches der Diskussion der oben erwähnten Tagung voranging und der anlässlich der Konferenz veranstalteten Ausstellung lagen ebenfalls die Forschungsarbeiten zugrunde, diese sind in einer Sonderpublikation enthalten.

ANNÄHERUNGSMETHODE ZUR BEWERTUNG VON SANIERUNGSAUFGABEN

J. Brenner, T. Meggyesi

Im Laufe der Verwirklichung des Fünfzehnjahresplanes für den Wohnungsbau wurde die Auflockerung einiger überfüllter und unzeitgemäß bebauter Bezirke von Budapest durch Sanierung auf die Tagesordnung gesetzt. Bei der Ausarbeitung des Sanierungsplans, vor allem für den VIII. Bezirk, sah man sich genötigt, auf Grund der Wohnungsprüfungen eine Methode zu finden, die eine Gegenüberstellung der relativen Wirtschaftlichkeit der einzel-

nen Sanierungspläne ermöglicht. Die Bewertung der Wirtschaftlichkeit der Sanierungspläne wird zurzeit durch die sogenannte Sanierungskennzahl gemessen, jedoch läßt diese viele Gegebenheiten unberücksichtigt, die die Wirtschaftlichkeit der Verwirklichung stark zu beeinflussen vermögen. Zur Lösung der Bewertungsfrage scheint die Einführung der einer Verhältniszahl als angebracht, die sämtlichen Faktoren, die die Wirtschaftlichkeit bestimmen,

Rechnung trägt (Zahl der Wohnungen, der Zimmer, der Einwohner, Gebäudevolumen, Bestand und Ausrüstung) und die auch die kleineren Unterschiede in der Größenordnung genau zum Ausdruck bringt. Die Verhältniszahl — die Sanierungskennzahl — ergibt sich als die ihrer Wichtigkeit entsprechend gewogene algebraische Summe der reziproken Werte der Sa-

nierungsprozente, die auf die einzelnen Faktoren berechnet wurden. Durch diese Sanierungskennzahl kann darüber entschieden werden, welcher Abschnitt des vom Plan erfaßten Gebietes am wirtschaftlichsten saniert werden kann, ferner ermöglicht diese auch die genaue wirtschaftliche Gegenüberstellung der, für die einzelnen Gebietsabschnitte ausgearbeiteten Sanierungsvorschläge.

GEMEINSAME UND UNTERSCHIEDLICHE ZÜGE IN DER STÄDTEBAUPRAXIS DER SOZIALISTISCHEN UND KAPITALISTISCHEN LÄNDER

Gy. Kőszegfalvi

Die Studie behandelt vom Standpunkt der im internationalen Maßstab vorsichgehenden ideologischen Klassenkampfes aus die Fragen des Städtebaues und die der Stadtplanung, wie sie sich in den sozialistischen und kapitalistischen Ländern stellen. Nach einem kurzen Überblick des Werdens und der Entwicklung der sozialistischen Städteentwicklung in der Sowjetunion und anderen sozialistischen Ländern wird die Entwicklung des Städtebaues der kapitalistischen Länder nach dem ersten Weltkrieg erörtert.

Darauffolgend werden die bestehenden grundsätzlichen Differenzen und unterschiedlichen Züge und ihre wesentlichen Merkmale aufgezeigt; die objekti-

ve Möglichkeit der planmäßigen, proportionalen Weiterentwicklung der Volkswirtschaft, wie sie in den sozialistischen Ländern gegeben ist und das Gegenteil im Westen, die verschiedenen Aufgaben der Regionalplanung, aktiver und passiver Charakter derselben usw.

In der Studie werden die grundlegenden Fragen der modernen Städteentwicklung, die Beschränkung des Wachstums der Großstädte, die Voraussetzungen für die Ausgestaltung einer rationalen Stadtgröße, welche die optimalen Lebens-, Arbeits- und Erholungsumstände für die Bevölkerung zu gewährleisten vermag und die soziologischen Beziehungen der Städteentwicklung behandelt.

STÄDTE, DÖRFER UND ERHOLUNGSRÖTE BULGARIENS

Zs. Laboda

Eingangs werden die geographische Lage, die Naturumstände des Landes und die Geschichte des bulgarischen Volkes kurzgefaßt dargelegt. Dann wendet sich der Verfasser den Fragen der Bildung und der Entwicklung der Städte Bulgariens zu. Die in den Jahren vor der Befreiung und in jüngster Zeit gesammelten statistischen Daten, welche die Veränderungen in der beruflichen Verteilung der Bevölkerung im Produktionswert widerspiegeln, lassen die seit der Befreiung eingetretene industrielle Entwicklung klar erkennen. Diese verursacht die stürmische Vergrößerung der Städte. Der Verfasser behandelt eingehend die historische Bildung und Entwicklung der Städte Sofia, Plowdiw und Tirnovo.

Die Studie gewährt einen Überblick der Entwicklung und des Äußeren der Dörfer Bulgariens und behandelt auf Grund der in den letzten Jahren ge-

sammelten statistischen Daten, die Verteilung der Dörfer nach Größenordnung. Die sozialistische Landwirtschaft mit ihren Großbetrieben drückt ihren Stempel auch der Entwicklung der Dörfer auf. Der Verfasser weist auf die organischen Zusammenhänge der neuen Verwaltungsbezirke mit den landwirtschaftlichen Großbetrieben hin, wobei er die Fragen der Dorfentwicklung eingehend erörtert.

Im dritten Teil der Studie findet man einen Überblick der Erholungsorte in den Gebirgen und am Meeresufer, diesem folgt die Erörterung der Siedlungsfragen in Bezug auf die am Meere gelegenen Erholungsarte. Man findet in der Studie eine ausführliche Schilderung des Strukturaufbaues und Bebauungssystems der Erholungsorte „Goldenes Sandufer“ und „Sonniges Ufer“ mitsamt der Beschreibung der dort befindlichen Bauten.

SUMMARY

POSSIBILITIES FOR THE FORMATION OF RATIONAL SETTLEMENT SIZES IN HUNGARY

by Dr. I. Perényi and Dr. K. Faragó

The paper aims to continue the study of the authors „Principles for the Determination of Rational Town Sizes” published in 1960, in Number 12 of the „Településtudományi Közlemények”.

Recent investigations carried out on the order of magnitude of settlements have proved, that the conclusions drawn by the earlier paper concerning the rational size of residential districts and areas are valid, as a possible change in the functions or the growth of the aforesaid residential units requires the establishment of public institutions, the capacity of which may be brought into harmony with the rational number of inhabitants as determined according to our present knowledge.

Two types of the rational settlements may be determined: 1. all the services due, in our opinion, to the inhabitants of modern settlements may be granted within a closed, independent settlement; 2. the settlements cease to be closed and the demands are satisfied by the cooperation of the settlements forming a group. The minimum size for the settlements of the first type is 20 000 inhabitants, it is however more advantageous for the town to hold 60 000 inhabitants or even the multiple of this number (120 000, 180 000, 240 000) inhabitants. Such towns can be expected to function properly only if their size and structural formation are brought into harmony. The

minimum number of the inhabitants should be 20 000 persons, but it seems more advantageous to increase this number to 60 000 or so even to the multiple of this number. Within a group of settlements the number of inhabitants in the single settlements may be equal to that living in the residential districts, that is to 5000, 10 000 or 2500. The structure of the settlements of this magnitude differs considerably from the structure of those of the first group; their essential characteristics are analysed in this paper.

The paper deals with the principle features of the present condition of Hungarian settlements which can be regarded as most important from the viewpoint of rational development. Possibility and rate of the formation of a rational settlement network on the one hand depends upon the development of the people's economy carried out according to principles of industrial decentralization, on the other hand on the reorganisation of agriculture into large-scale socialist farming, as this is the only way to restrain the further growth of the capital and other large towns, to further the rapid development of undeveloped settlements and to eliminate the differences between village and town. Based on the investigation of the possibilities concrete suggestions are presented here for measures apt to promote a trend of development towards rational size categories.

CITIES — SATELLITE TOWNS

by S. Deák

By way of introduction, the paper deals briefly with the world-wide phenomenon of urbanisation, the city crisis emerging therefrom and efforts made for decentralization. The problems of satellite towns are connected with decentralization. Further on theoretical and practical results of some countries in this field are enumerated and critically commented.

Since World War II a very instructive building program for satellite towns has been carried out in England. A number of new towns were built to serve the decentralization of cities.

After the war France concentrated its efforts mainly to reconstruct its provincial towns destroyed by the war and thus was unable to take adequate measures to cease disproportionalities within the country — especially to prevent the further spontaneous growth of the Parisian Region. Different possibilities are being considered now to solve the problem.

Until recently the reconstruction work done in the German Federal Republic consisted of covering war devastated areas with buildings. Lately plans for

a lot of new satellite towns have been finished, aiming to promote city decentralization.

No satellite towns were built in the Scandinavian countries on account of the smaller towns developed here for historical reasons; the enlargement needed has been effected by joining new settlements to the environs of the existing towns. A number of solutions of this type have been carried out so far.

A far-reaching conurbanization process is taking place in the United States of America, raising problems of a new settlement type. The development of towns are mainly characterized by two factors: motorization and the lack of state intervention and directive measures.

As a consequence of socialist industrialization a very rapid urbanization may be observed in the Soviet Union. Plans for the reconstruction of the environs of cities are made one after the other, harmonizing with the over-all plans for the people's

economy, the projects prepared for the regions and for the reconstruction of existing towns. The relevant problems of Moscow and Leningrad are shortly discussed.

A strong trend towards urbanization shows itself in Hungary too, the description of which is chiefly based on the statistical survey effected in 1960. The town sizes in Hungary thrust forward problems of urbanization rather than decentralization; nevertheless the importance of an up-to-date development of the town network urges to draw the necessary conclusions from the international practice of building and projecting satellite towns.

Finally an attempt is made to summarize the role played by satellite towns in city decentralization and to point out some principles as are emerging from the experiences made, which could be used in the practice in Hungary or need further investigation.

SOCIOLOGICAL INVESTIGATIONS ON AGRICULTURAL SETTLEMENTS

by D. Fülöp, L. Rendes, I. Tiba

The authors emphasize the fundamental changes having taken place since 1945, the liberation of the country, in the social, economic and cultural field — especially as a consequence of the building up of socialism in Hungary. In the opinion of the authors, it is necessary, beside the investigations of the chief processes, to make an unceasing and thorough analysis of the other aspects of social life, to reveal the interdependences between the social and economic conditions, and their reflections in the people's mind, in their ideology. The bureau work of historical investigations and the analysis of the statistical and the demographical factors cannot replace the field investigation work solidly supported by theory and methodology.

The problems of the development of settlements are examined by several disciplines. In spite of this fact it has happened that no deliberate and thorough scientific work was done prior to the development of settlements or that relevant propositions were not adequately taken into consideration. It is emphasized, that settlement sociology has to deal with the decrease in the number of productive population (15—39 years) their „ageing” as well as the trends observable in the change of the ratio of men to women. According to latter the number of men shows a decrease as compared with the number of farming population. The number of dependents — together with that of the pensioners and juveniles not earning their living — is also increasing. A better knowledge of the concrete problems raised by leisure time and their effects seems desirable.

Due to the development of the socialist large-

scale farming, far-reaching urbanisation is taking place, marked by the increase in demands for services hitherto hardly known in villages, changes in clothing and other factors. The nature of peasant families is undergoing a considerable change characterized by the dissipation of the former three-generation production units.

The cultural effects of the aforesaid may be observed already, though not instantaneously following the objective processes — a fact that settlement sociology has to reckon with. Also the migrations of the agricultural population, its consequences and last but not least the structural class changes considerably affecting the composition of the settlement population have to be taken into consideration. This process, i. e. the process of the formation of a homogenous peasant class is reflected in the conditions of labour and earnings, in the position of the families with double earnings, and in the changes of their demands.

In the authors' opinion the combination of a thorough preceding theoretical work with well organized sociological investigations and the analysis of their results is required. Thus three phases may be distinguished: 1. period of preparation, 2. period of survey and, 3. period of utilization. Further on a detailed description is given of the different tasks and phases of the working processes. The tests to be carried out in cooperating with local authorities by methods of questioning, inquiries and questionnaires might lead to remarkable results, even if only a moderate representative survey was taken, provided that the site was chosen adequately.

ON TOWN CENTER INVESTIGATIONS

by Dr P. Granasztói

The paper gives a detailed description of the investigation work on town centres carried out on the initiative and under the leadership of university professor Dr. I. Perényi at the Department of

Town Building at the Technical University of Building, Civil and Transport Engineering Budapest in the years from 1960 to 1962. It served partly to prepare the conference „Reorganisation of Historical

Town Centres" organized by the International Academic Co-operative for the "History of Town Building and Reconstruction of Historical Towns", and held in Budapest in 1962.

The first part comprises the entire text of a methodology written in 1960, governing the investigation works on the different town centres. Its chapters are as follows: I. Definition of the task and interpretation of the concepts historical town and town centre. II. Fundamental view points and ends of the investigations and their chief principles. III. Classification of Hungarian town and town centres, survey of the characteristic Hungarian towns and town centres (with the exception of Budapest, not covered by the investigations). IV Detailed description of the themes of investigation. These are: A) Analysis of the historical development and its themes in detail; B) Examination of the existing state and its themes in detail; C) General survey and possible propositions. V. Principles of documentation.

The second part contains the outlines of the towns

Kecskemét, Miskolc, Szeged, Szentes, Szombathely and Vác. A survey is given of the experiences gathered by the application of the methodology and it is reported, for which purposes and to what degree the investigations carried out till now could be utilized. As the investigations have not been finished and do not seem to be ripe for publication, no detailed report on them is given, only some new essential results are mentioned (e. g. a detailed analysis of the role of centres as residential areas, the development of the space structure of the lowland towns, etc.). Finally the questions of the further development of investigation work, the investigations on the history of Hungarian towns and the cooperation with practical planning are discussed here. The Hungarian paper which was read to start discussion and the exhibition organized during the above mentioned conference were based on the result of these investigations; they are comprised in a special issue to be published, containing the material of the conference.

APPROXIMATION METHOD FOR THE EVALUATION OF REHABILITATION WORK

by J. Brenner, and T. Meggyesi

In the course of the realization of the 15 year housing plan, the spacing of some crowded and out-of-date districts of Budapest is to be improved by rehabilitation. It is, first of all, in the preparatory work of the rehabilitation projects of the VIII. district that the establishment of a method based upon flat tests was required, allowing a relative comparison of the economicalness of the different rehabilitation projects. For the time being the economicalness of rehabilitation is measured by an index, which — however — does not take into consideration some aspects strongly influencing the economicalness of the project to be carried out. To solve this problem of evaluation a ratio should be established reflecting all the factors determining economical-

ness (number of flats, of rooms, of inhabitants, volume of the buildings, equipment) and reacting to a considerable degree even to slight differences of magnitude. This ratio or rehabilitation index — is a sum, involving the algebraic addition of the reciprocal values of the rehabilitation percentages computed on the different factors and weighed corresponding to their relative importance.

With the aid of this rehabilitation index it is possible to decide which unit of the area involved can be improved by rehabilitation work, most economically and to make exact economic comparisons between the rehabilitation projects prepared for each unit.

COMMON AND DIFFERENT FEATURES OF TOWN BUILDING IN SOCIALIST AND CAPITALIST COUNTRIES

by Gy. Kőszegfalvi

The questions of town building and development both in socialist and capitalist countries are dealt with from the point of view of international ideological class struggle. A short survey is given of the socialistic principles guiding town development in the Soviet Union and in other socialist countries. The development of town building in the capitalist countries in the period after World War I is discussed here.

A short summary is given of the existing fundamental differences and diverse features and their main characteristics: in the socialist countries —

as contrasted with the capitalist ones — objective possibilities of a purposeful and proportional development of the people's economy, the different tasks of regional planning — its active and passive nature etc.

A detailed study is made, as well of the fundamental questions of modern town reconstruction — as the limitation of town growth, the conditions of developing town sizes ensuring the best conditions of life, work and relaxation and the sociological aspects of town reconstruction.

TOWNS, VILLAGES AND SEASIDE RESORTS IN BULGARIA

by Zs. Laboda

By way of introduction a short survey is given of the geographical situation, the natural conditions of the country and a study is made of the history of the Bulgarian people and the development of the towns. The statistical data gathered in the years before liberation and recently, the distribution of the population according to occupations, the value of national product etc. reflect the industrial development having occurred since liberation. This accounts for rapid town growth. A detailed description is given of the historical development of Sofia, Plovdiv and Tirnovo.

After surveying the development and outer appearance of the Bulgarian villages, the author deals, on the basis of statistical data gathered re-

cently, with the distribution of villages by the order of magnitude. Large-scale socialist farming has been influencing the development of the villages too. Starting from this he outlines the new administrative districts of Bulgaria, points out their mutual relations with the large-scale farms and gives a thorough description of the development of the villages.

It the third part of the paper the mountain and seaside resorts of the country are surveyed and the problems arising by the settlement of the new seaside resorts are discussed. A detailed report is given on the seaside resorts „Gold Sand” and „Sunny Strand” describing their structure, the layout system and their buildings.

ÚJ KÖNYVEK

- Architektur-Wettbewerbe. 34 Siedlungen und Städte. Stuttgart, 1962.
- Auzelle, Robert: Plaidoyer pour une organisation consciente de l'espace. Párizs.
- *Bruckmann-Lewis: Neuer Wohnbau in England. Stuttgart, 1960.
- *Bulla Béla dr.: Magyarország természeti földrajza. Budapest, 1962.
- *Catalogue des films sur l'architecture. Unesco. 1960.
- Chisholm, Michael: Rural Settlement and Land Use.
- *Derry, T. K. and Williams, T. J.: A Short History of Technology. Oxford, 1960.
- *Enstipp-Peters: Dorfplanung und Bauernhof. München, 1959.
- The Europa Year Book 1963. I—II. London, 1963.
- *Farkas—Frank—Schulhoff—Székely: Magyarország gyógyfürdői, gyógyhelyei és üdülőhelyei. Budapest, 1962.
- Gerevich László (szer.): Budapest régiségei XX. Budapest, 1963.
- Gibbs, Jack P. (Ed.): Urban Research Methods. London, 1962.
- Goss, Anthony: British Industry and Town Planning. London, 1962.
- *Gradosztroityelsztvo i rajonnaja planirovka. Moszkva, 1962.
- *Green, Constance: American Cities in the Growth of the Nation. London, 1957.
- Green, L. P. and Fair, T. J. D.: Development in Africa. Wittwatersrand, 1962.
- Gutkind, E. A.: The Twilight of Cities. New York, 1963.
- Gutton, André: L'urbanisme au service de l'homme. Párizs, 1962.
- Hartog, Rudolf: Stadterweiterungen im 19. Jahrhundert. Stuttgart, 1962.
- *Hebelev, E. M.: Projektyirovannyije gorodszkih garazsej. Leningrád, 1961.
- Heimendahl, Eckart: Licht und Farbe. Berlin, 1961.
- *Horonjeff, Robert: Planning and Design of Airports. New York, 1962.
- *Horváth—Marjalaki—Valentiny: Miskolc. Budapest, 1962.
- *Huxtable, Ada Louise: Pier Luigi Nervi. New York, 1960.
- Jacobs, Jane: The Death and Life of Great American Cities. London, 1962.
- Jaspert, F.: Vom Städtebau der Welt. Berlin, 1961.
- *Keeble, Lewis: Planning on the Crossroads. London, 1961.
- *Lancberg, Ju. Sz.: Blagousztrojsztvo dvorovih tyeritorij. Moszkva, 1961.
- *Lavedan, Pierre: Urbanisme et architecture. Párizs, 1954.
- *Lenort, Norbert: Strukturforschung und Gemeindeplanung. Köln, 1960.
- *Letnyije kurortnije gorodki. Moszkva, 1962.
- *Lurçat, André: Formes, composition et lois d'harmonie I—V. Párizs, 1953—1957.
- Lynch, Kevin: Site Planning. Cambridge, 1962.
- Mandelker, Daniel R.: Green Belts and Urban Growth. Wisconsin, 1962.
- *Markos György: Magyarország gazdasági földrajza. Budapest, 1962.
- Martin, E. W.: The Book of the Village. London, 1962.
- Martin, E. W.: The Book of the Country Town. London, 1962.
- *Morley, Sylvanus Griswold: The Ancient Maya. Stanford, 1958.
- Mumford, Lewis: The City in History. Its Origins, Its Transformation and Its Prospects. New York, 1961.
- Nicholson, J. H.: New Communities in Britain. London, 1961.
- Norborg, Knut (Ed.): Proceedings of the IGU Symposium in Urban Geography Lund 1960. Lund, 1962.
- *„Obrazcovie” projekti v zsiloj zasztrojke russzkih gorodov. Moszkva, 1962.
- Obst, Erich dr.: Allgemeine Wirtschafts- und Verkehrsgeographie. Berlin, 1961.
- Osborn, F. and Whitlick, A.: New Towns Achievements. London, 1963.
- *Peters, Paulhans: Atriumhäuser. München, 1961.
- Pörtner, Rudolf: Mit dem Fahrstuhl in die Römerzeit. Städte und Stätten deutscher Frühgeschichte. Düsseldorf.
- *Problemi szovjetszkovo gradosztroityelsztva. 9. Moszkva, 1962.
- *Rodwin, Lloyd (Ed.): The Future Metropolis. London, 1960.
- *Rosner, R.: Neue Städte in England. München, 1962.
- *Schwarz, Gabriele: Allgemeine Siedlungsgeographie. Berlin, 1961.

Selj, Peter: Town Planning in Greater London. London, 1962.

Space for Living. Landscape Architektura and the Allied Arts and Professions. Amsterdam, 1961.

**Szabó Dezső*: Városi közlekedés (2. kiadás). Budapest, 1962.

**Szanatorii i doma otdiha*. Moszkva, 1962.

**Tessenow, Heinrich*: Die kleine und grosse Stadt. München, 1961.

**Voproszi szovremennoj arhitekturi*. Szbornyik 1. Moszkva, 1962.

**Wagenführ, Rudolf*: Die Welt in Zahlen. Frankfurt, 1969.

Wertecker, Wilhelm: Die Wiedergeburt der deutschen Städte. Düsseldorf, 1962.

Wicherley, R. E.: How the Greek Built Cities. London, 1962.

Williams, T. E. H. (Ed.): Urban Survival and Traffic. London, 1962.

**Zsiliscsnoje sztroityelsztvo v SZSZSZR*. Moszkva, 1962.

A*-gal jelölt művek a Városépítési Tanszék könyvtárában megtalálhatók.

TARTALOMJEGYZÉK

<i>Dr. Perényi Imre—Dr. Faragó Kálmán:</i> A racionális településnagyságok kialakulásának lehetőségei Magyarországon ...	3
<i>Deák Sándor:</i> Nagyváros—bolygóváros	17
<i>Fülöp Dénes—Rendes Lajos—Tiba Imre:</i> A mezőgazdasági jellegű településekkel kapcsolatos szociológiai kutatásokról ...	45
<i>Dr. Granasztói Pál:</i> A magyar városközpont-kutatás eddigi munkálatairól	56
<i>Brenner János—Meggyesi Tamás:</i> Megközelítési módszer szanalási feladatok értékeléséhez	71
<i>Köszegfalvi György:</i> Közös és eltérő vonások a szocialista és tőkés országok városépítési gyakorlatában	77
<i>Laboda Zsigmond:</i> Bulgária városai, falvai és üdülői	88
idegen nyelvű ismertetés	106
Új könyvek	118

63-2678 — Szegedi Nyomda Vállalat

Tankönyvkiadó Vállalat

A kiadásért felelős: Vágvölgyi Tibor igazgató

Felelős szerkesztő: Moldoványi Gyula

Műszaki vezető: Gonda Pál

Műszaki szerkesztő: Simányi Hugó

A kézirat nyomdába érkezett: 1963. szeptember hó

Megjelenés: 1964. február hó

Példányszám: 700. Terjedelem: 15 (A 5) ív

Készült: linószedéssel, íves magasnyomással
az MSZ 5601-59 és az MSZ 5602-55 szabvány szerint

63186